

*morgan club*  
*france*



Juillet 1997

# news n°73

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 boutonnière .....	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

F. FICHET

A. HERMAN

- Pays de Loire

D. HALLAWELL

- Sud-Est

M. LOUCHE

- Sud-Ouest-Pyrénées

M. CHARPENTIER

- Région Lyonnaise

J.J. BRUN

- Champagne-Ardenne

B. MOUTARD-MARTIN

F. FICHET

A. HERMAN

70, rue de la Procession

28, rue G. Couturier

78400 CHATOU

92500 RUEIL

D. HALLAWELL

M. LOUCHE

77, rue du Père Corentin

Champagne Cambronne

75014 PARIS

13980 ALLEINS

M. CHARPENTIER

J.J. BRUN

Route de Crètes

52, rue de Charolles

64290 GAN

71300 MONTCEAU-LES-MINES

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

Voici enfin la belle saison et l'on peut se permettre d'oublier la capote à la maison sans encourir la soupe à la grimace de madame ou monsieur (si ça existe!) parcequ'il fait froid ou parceque le degré hygrométrique atteint la cote d'alerte. Les sorties se multiplient et tout le monde est content. Tout le monde? Non!

En effet, la répartition géographique des membres du Club est très déséquilibrée. Sur les 200 membres que compte le Club, environ 120 d'entre eux dépendent de la délégation Ile-de-France. Certaines régions ne sont pas ou sont très peu représentées et bien que la France soit un "petit" pays certains morganistes se trouvent isolés car trop loin des délégations les plus proches et trop peu nombreux pour pouvoir organiser quelque chose. Une idée pour palier ce problème pourrait consister à organiser des réunions inter-délégation, à mi-chemin entre régions, afin que les morganistes esseulés puissent retrouver leurs "frères de sang". Une tentative vient d'avoir lieu entre la délégation Ile-de-France et la région Rhône-Alpes et tous les participants s'en félicitent. Alors Madame et Messieurs les délégués unissez vous (mais pas tous à la fois...).

Après la création d'une nouvelle délégation pour la région "Centre" prise en main de maître par notre ami Marc Laskar, pourquoi pas une délégation "Normandie", cette région compte une douzaine de voitures au "châssis en bois", et des petites routes dignes de celle du Worcestershire. Avis aux amateurs...

Le MOG Limoges se présente sous les meilleurs auspices, Marc Laskar peaufine son programme et charme les sponsors. Si vous voulez lui faciliter la tâche, et Dieu sait si elle est grande, n'attendez pas le dernier moment pour vous inscrire.

Enfin, un petit rappel à l'ordre pour finir. Le "News" est votre bulletin, il est nécessaire à la vie associative de notre Club. Alors ne comptez pas toujours sur les autres pour l'alimenter, d'autant plus que les "autres" vont finir par se lasser (n'est ce pas Jean-Christophe?). Sa qualité dépend de la diversité des articles, nouvelles, comptes-rendus et informations que nous pouvons y trouver. Allez à vos plumes...

MICHEL BRAUN

## Quand des français se retrouvent au pays de Tintin.

7 et 8 Mars 97



Lors de l'assemblée Morgan du mois de février au C.I.A. de Pantin, Jean Stammet l'importateur Belge Morgan (que nous rencontrons dans certaines de nos sorties en compagnie de Léon le président du club, de Willy et de leurs charmantes épouses), nous a proposé de participer au "1er Winter Regularity Rally 97" en Belgique qui permet de rallier Namur à Bouillon (proche du Luxembourg) à la moyenne de 50 Km/h, 5 équipages français seront présents sur 21 voitures engagées:

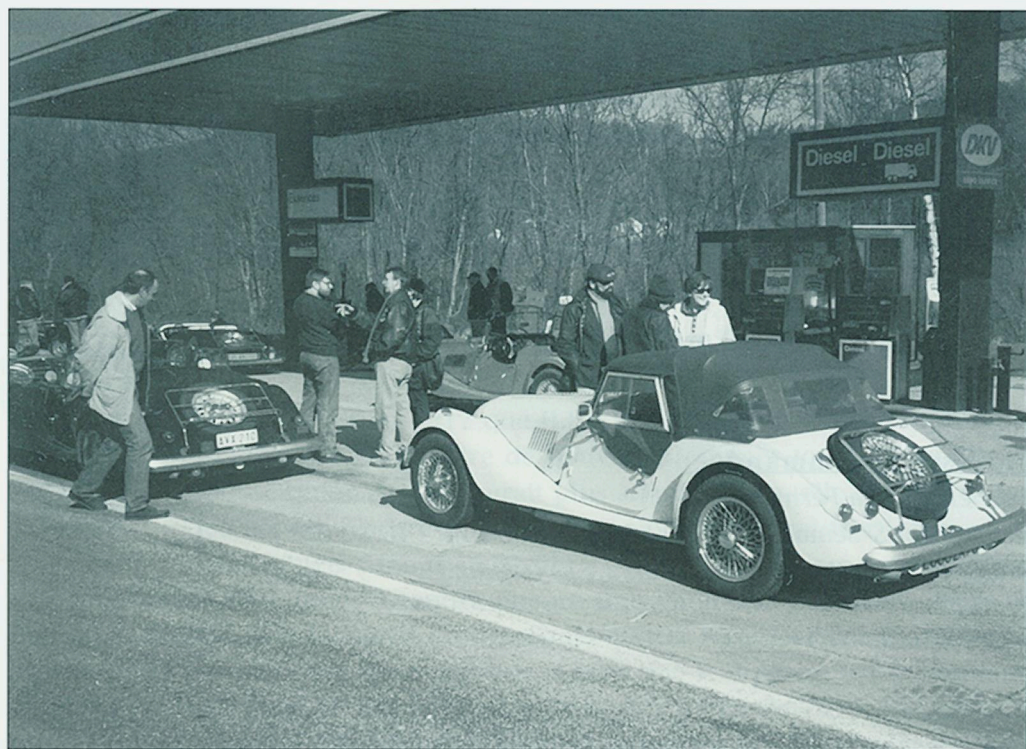
- Jean-Charles Goffaux:	Morgan plus 8	(Nord)	n°19	5ème
- Maurice Noel:	Morgan 4/4 (Tourer)	(Ile de France)	n°10	6ème
- Patrick Dupetit:	Morgan plus 8	(Picardie)	n°18	10ème
- Henri Lebarcq:	Morgan plus 4	(Ile de France)	n° 9	12ème
- J.Louis Moreau:	Morgan 4/4	(Ile de France)	n° 1	13ème

Le premier départ de Namur fixé à 17h13 pour la première voiture et 18h10 pour la dernière, nous conduit dans les Ardennes Belges. Étape qui se déroule de jour (très beau couché de soleil ... dans les yeux) avant d'aborder les deux étapes suivantes prévues de nuit. Le pointage, situé dans un café "Au vieux marronnier" nous permet de faire une pose et de se restaurer d'un sandwich distribué à chaque équipage par Annie Stammet accompagné de boissons chaudes.

Puis à 19h, nouveau roadbook pour la seconde étape qui nous fait traverser la forêt des Ardennes non sur une route bitumée mais à travers des chemins forestiers avec passage d'un pont en bois (certain le cherche encore, n'est ce pas Henri...) suivi d'un gué où d'autres, passant un peu vite, entendent de drôles de bruits.

Le second pointage se trouve dans la forêt en contrebas où le fils de Jean Stammet éclairé par une lampe à gaz, nous donne le départ pour la dernière étape qui enfin nous fait sortir des bois pour s'élancer de nouveau sur des routes sinueuses et vallonnées qui nous emmènent vers notre hôtel où nous arrivons entre 21h pour les premiers et 22h pour les derniers.

Après un bon repas entrecoupé de différentes anecdotes, nous passons une nuit bien méritée à l'Auberge de la Ferme blottie dans le village de Rochehaut typiquement ardennais surplombant la vallée de la Semois.



crualité envers les voiturettes devant le poids supporté par l'engin: 38 tonnes!  
(NdT une stone = une tonne) [www.clubmorgans.com](http://www.clubmorgans.com) le carte d'un pouce x la



Le lendemain matin c'est sous un soleil radieux que nous découvrons la région à travers de petites routes très sympathiques traversant des villages très propres, bordées de petites maisons en pierre aux toits d'ardoises où il est encore possible de voir des séchoirs à tabac, vestige de plantations passées.

Encore merci à l'équipe Belge pour leur charmant accueil, nous avons passé un moment fort agréable et découvert une région de la Belgique faite pour nos Morgan. (250 Km de Paris)

Jean-Louis Moreau

**Adresse recommandée:**

*Auberge de la Ferme*

*Rochehaut S/Semois    Tel: 00.32.61/46.69.71 - 46.80.65*

*6830 BOUILLON        Fax: 00.32.61/46.83.23*

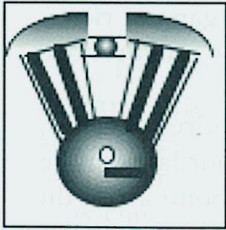
**Une autre bonne adresse**

**Contrôle Technique**

Pour ceux qui, habitant la région parisienne, ne savent pas où faire passer le contrôle technique de leur belle à quatre (ou trois) roues, une bonne adresse:

Check Up 78,  
8 Place Berteaux  
Place du Marché  
CHATOU  
Tel. 01 39 52 11 28.

Prenez rendez-vous le Samedi matin, il y a moins de monde et c'est le patron, un amateur de belles voitures, qui s'occupera de votre protégée. En vous recommandant du Club et de son vénérable (et vénéré) Président, vous aurez droit, en plus d'une attention toute particulière, à une réduction.



### 1915: le Four Seater Family.

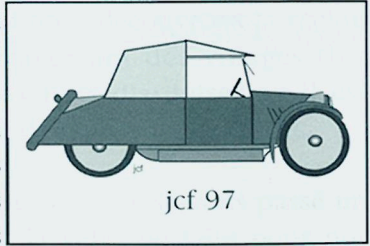
C'est en 1912 que H.F.S. construit le premier prototype d'un 4 places, histoire de pouvoir promener toute la famille. Il pense qu'un 4 roues serait plus adapté à une telle configuration et dépose un brevet dans ce sens "sur la modification d'un 3 roues bien connu". Bilan: le 3 roues 4 places est proposé à la vente en 1915. Le 4 roues attendra encore une vingtaine d'année!!!. Mais la guerre, la Grande, voit la moitié du personnel quitter l'usine et une partie de la production s'orienter vers les munitions si bien que le 4 places est finalement annoncé en 1917 pour réellement n'être livré qu'à partir de 1919. La presse à cette occasion ne manque pas de juger le nouveau modèle de Malvern comme une cruauté envers les voitures devant le poids supporté par l'engin: 38 stones? ( NdT une stone = une tone impériale divisée par le carré d'un pouce x la racine d'une once..... je vais encore vous aider... cela fait environ 225 kgs comme dans les ascenseurs pour 3 personnes!!!).

1919 marque deux étapes importantes: l'usine déménage à **Pickersleigh Rd**, elle y est toujours, et le 4 places prend le nom de **Family**. Il est précisé dans le catalogue que l'habitabilité du véhicule correspond à 2 adultes + 2 enfants, très bien, ou à 3 adultes!!!! drôle de famille..... L'Archevêque de Canterbury a du encore faire des siennes!. Toujours est-il que le Family rencontre un tel succès que peu de modifications interviennent jusqu'en 1931.

Un lifting semble s'imposer; des lignes plus douces sont proposées pour le capot et la calandre, des garde-boues de moto sont adoptés. L'ensemble s'applique d'abord au **Family DeLuxe**. Mais moyennant une réduction de prix il est encore possible de commander l'ancienne version!!! ( on écoule les stocks). Enfin le nouveau **Sports Family** apparait au catalogue: spécification DeLuxe avec une caisse de deux places transformée en quatre places!?! Vous me suivez? non ? ce n'est pas grave, car moi aussi j'ai du mal à suivre. En fait sur le modèle Sports le moteur n'est pas recouvert par une calandre, le pare-brise est différent pour l'essentiel.

en 1932 la boîte de vitesse à 3 rapports plus marche arrière, accouplée au JAP 60° à allumage par bobine est proposé comme pour le reste de la gamme. Le 2 vitesses, toujours pour écoulé les stocks, sera vendu jusqu'en

1933. A cette date Morgan modernise de nouveau la ligne qui se veut plus moderne avec de vraies portes, et même un coffre à bagage fermant à clé!. Côté moteurs les différentes options commencent à multiplier les modèles: outre le JAP cité plus haut, vous pouvez opter pour un JAP à soupapes latérales refroidit par air ou par eau, le Matchless MX latéral à eau, soit 4 moteurs et 3 modèles de carrosserie. Sachant que dans le même temps l'"Aero" et les "Sport" et "SuperSports" associant eux aussi plusieurs types de carrosseries sont au catalogue, la gamme Morgan n'a rien à envier à nos constructeurs modernes. Vous commencez aussi à comprendre pourquoi il devient difficile de s'y reconnaître.



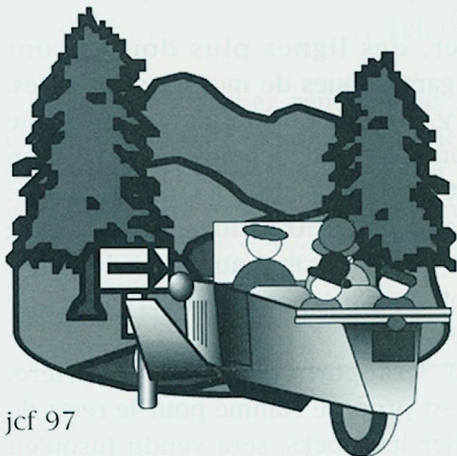
jcf 97

Devant le peu de demande les moteurs à air sont retirés en 1934, puis seul le Matchless MX est proposé sur une caisse modifiée pour la dernière fois, l'arrière dit en "tonneau" intègre la roues de secours et la boîte à eau du radiateur de plus grande capacité oblige à redessiner le capot. En 1936 le Sport Family vient avec le choix des trois moteurs Matchless, MX, MX 2 ou MX 4 (soupapes en têtes à eau). C'est en 1937 que le Family est retiré du catalogue. Souvenez-vous, un an plus tôt la 4/4 est apparue et va bientôt supplanter les trois roues.

Le "Family" sera remplacé par le F 4 propulsé par un moteur Ford 4 cylindres, mais n'anticipons pas. Le "Family" fit pendant 18 ans le bonheur de bien des familles, n'en déplaise au détracteur des trois roues, à des prix compétitifs surtout pour l'époque à £ 111 en 1927, descendant à £ 95 en 1935. La publicité était de fait axée sur l'économie d'un "Family": *50 miles per gallon (5L/100 kms), 50 miles per hour (80 km/h) et £ 4 de taxe.* et sur les joies d'un tel engin: **Le plaisir que seule une Morgan peut offrir:** *Agréable randonnée au soleil couchant. Pique-niques le Samedi hors des sentiers battus. Week-end à la mer. Qui connaît mieux ces plaisirs que le propriétaire d'une Morgan. Economique à l'achat, pratiquement rien en entretien, avec le confort, la vitesse et la fiabilité d'une bien plus grande voiture. Souvenez vous, la Morgan n'est taxée qu'à £4, n'use que trois pneus, facile à conduire, facile à garer et peut être commandée à partir de £89".*

Un vrai bonheur, quoi!?!

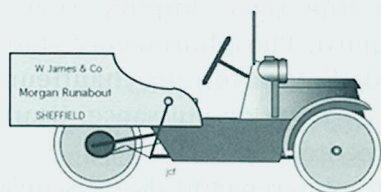
Jean-Christophe FROT.



jcf 97



## CE QU'ETAIT:



*L'Art de bien conduire une automobile...*

**en 1910.**

Les historiens de l'Automobile nous ont décrit depuis quelques années, et particulièrement depuis 10 ans, à peu près toutes les voitures qui ont sillonné les routes depuis le fardier de Cugnot.

Ils nous ont expliqué l'évolution technique qui a permis à la "voiture sans chevaux" puis à "l'automobile à pétrole" de devenir cet objet qui répond tous les matins au demi-tour d'une clé de contact et nous propulse jusqu'à notre bureau sans que l'on s'occupe pratiquement que de regarder si la jauge à essence n'allume pas son clignotant rouge d'alarme.

Peu d'entre nous se sont penchés sur les auxiliaires de cette phénoménale transition qui, de chauffeurs qu'étaient nos grands parents, nous à fait devenir, avouons-le, des esclaves motorisés.

Nous pensons qu'il serait juste que l'on rende un peu hommage aux vulgarisateurs de la pratique de l'automobile, à ceux qui ont quelquefois naïvement mais toujours avec passion traité de la manière de conduire et surtout de bien conduire les automobiles.

Alors un nom vient sur les lèvres: celui de Baudry de Saunier.

Pendant que ces contemporains pilotaient des voitures de course tel le Chevalier de Knyff, ou les construisaient, comme le Marquis de Dion, L. Baudry de Saunier avait choisi d'en vulgariser la pratique.

Nous ignorons exactement le nombre d'ouvrages qui ont été édités et qui portèrent sa signature, mais ceux que nous avons eu le bonheur de consulter étaient des manuels d'une précision extraordinaire et surtout d'une lucidité rare.

Excepté sur quelques points précis ayant subi des mutations effarantes, comme sur des appréciations techniques pures concernant les vitesses de rotation des moteurs, on peut affirmer qu'un manuel de L. Baudry de Saunier pourrait être réédité actuellement, sans que ses conseils, ses observations, ses prescriptions, ou ses recommandations ne fassent rire les lecteurs et ne trahissent formellement la date de création.

Les Recettes du Chauffeur, recueil de 630 pages, relié, se présentait comme:

"Recueil de notions, procédés et recettes utiles à un conducteur de véhicule mécanique (voiture, motocycle, motocyclette)."

La table des matières était à elle seule tout un programme; elle commençait à "Acajou verni (entretien)" et se terminait à "Volume (mesure du volume d'un réservoir)" en passant par "Bielle (qui chauffe)", "Chauffeur (ses moeurs)". Encaustiquage des cuirs, Givre sur une glace, Impôts (règles générales). Limer (à plat), Neige (et pneumatiques), Phosphorescence d'un cadran, Prêter sa voiture, Refroidissement (maladie), Savon du chauffeur, Soupape (trempe du bout de la queue), Tableau de perte de puissance, Usure prématurée d'une chaîne, Vitesse (expédition par petite), etc...

Cet ouvrage que l'on considérait comme "le plus répandu de ceux qu'a écrit l'auteur, doit se trouver dans toute voiture automobile pour donner instantanément le remède à la panne qui survient" valait en 1910 12F + 0.65F de port.

Et il est indéniable qu'il y a 80 ans, un automobiliste en panne pouvait se tirer d'affaire et rejoindre la plus proche auberge s'il savait consulter ce Vade Mecum et faire preuve d'un minimum de dextérité manuelle.

Trois générations de conducteurs ont été plus ou moins mis en condition ou en garde contre les embûches de la route par ce pape de l'Automobile que fut L. Baudry de Saunier.

Lorsque "Les Recettes du Chauffeur" avaient été bien assimilées et précieusement emballées dans le coffre à outils à côté de la pompe à pneu et de la boîte à graisse, l'automobiliste 1910 qui à l'époque se préoccupait peu de connaître la différence entre les DIN et les SAE., pouvait passer au stade supérieur et aborder la technique pure, à savoir "L'Art de bien conduire une Automobile". Dans ce volume, entre la publicité des carrosseries Audineau qui "ne devaient leur légèreté qu'à leur conception logique", celle du carburateur DOSAIR G.A "indéréglable qui donnait la puissance proportionnelle à la consommation" (sic), le conducteur apprenait réellement son métier.

L. Baudry de Saunier alliait à des qualités techniques extraordinaires, un sens de l'observation qui frisait la philosophie. Qu'on en juge:

"La suppression pratique des distances moyennes, des distances proportionnelles à notre activité, tel est le problème grandiose que l'automobile résout aujourd'hui pour quelques hommes encore, demain pour de moins fortunés, un jour peut-être pour la plupart".

"Mettre entre les mains des hommes un admirable et nouvel outil de travail et de relation, qui laisse à chacun son initiative propre et amplifie cette initiative... tel est le rêve d'économie et d'économie politique qui plane au dessus de notre monde spécial de l'automobile"

"...Non, l'automobile n'est pas une mode. Ce n'est pas un jeu nouveau qui consiste à promener très vite, beaucoup de belles dames dans beaucoup de poussière, c'est la transformation de nombreuses conditions de notre existence..."

Et si, à la lecture de ce passage, on peut sourire en constatant que le dragueur en Jaguar n'est que le petit-fils du dragueur en De



Dion Bouton force est de saluer la clairvoyance de l'auteur qui terminait son propos par cette comparaison d'actualité: "on pourrait dire de l'automobile ce qu'Esopé disait de la langue, qu'elle était la meilleure et la pire des choses".

Un pareil préambule ne pouvait que donner envie de poursuivre la lecture de l'ouvrage.

Au chapitre premier se trouvait la définition du conducteur qui "s'appliquera toujours, aussi bien au propriétaire de la voiture qu'à son mécanicien s'il en a un, c'est l'homme qui a la charge de la direction et de la bonne tenue de la voiture".

Ensuite la description de la première des qualités, le sang-froid, à ne pas confondre avec audace, voire même "culot".

Et Baudry de Saunier de "stigmatiser comme ils le méritent, ces conducteurs si nombreux qui mènent (à l'épate), pour qui le suprême talent consiste à réussir des coups, à passer de justesse entre deux voitures, à raser le nez des chevaux, à apparaître partout comme une masse terrifiante qui s'évanouit aussitôt dans la poussière".

Si l'on supprime les chevaux qui n'existent plus sur la route (la poussière non plus), nous retrouvons sans peine à la description, l'image de certains conducteurs de "proto de ville" aux échappements inversement proportionnels à la vitesse et aux jantes inversées!!!

Selon Baudry de Saunier, manquait de sang-froid et faisait acte de mauvais conducteur l'homme au volant:

- "Qui se met en colère contre un garde-barrière fidèle à son règlement, règlement stupide peut-être (encore faudrait-il être assez compétent pour le démontrer) mais règlement".

- "Qui tempête contre un troupeau au milieu de la route (l'automobile n'aura jamais le pouvoir de transformer les boeufs en hirondelles qui disparaîtront sur un coup de trompe)".

- "Qui dit des sottises aux charretiers trop lents, aux paysans endormis, aux enfants étourdis".

- "Qui répond aux malédictions des passants".

- "Qui s'irrite contre une pièce, un pneumatique, etc..."

Remplaçons le troupeau de boeufs par le troupeau de piétons, les charretiers par les chauffeurs-livreurs,, et le pneumatique par le stationnement payant et rien n'aura changé depuis 1910

C'est la clairvoyance de L. Baudry de Saunier.

Nous verrons la prochaine fois, qu'elles étaient les règles du confort et les prescriptions en usage il y a 80 ans, lorsque l'on montait dans son automobile.

Guy BURNAT



## DES CHIFFRES ET DES LETTRES...

230 membres nous font l'honneur de faire partie du Club avec comme point commun la Morgan, ou plutôt les Morgan. Et si l'on mélange les données de vos bulletins d'inscription, on s'aperçoit qu'entre le type, le nombre de places, la couleur, il n'existe quasiment pas deux voitures identiques au sein du Club. Alors je me suis prêté au jeu des statistiques dont voici le résultat:

**3 ROUES: 10 de 1921 à 1935.**

**Plus 4: 56 de 1952 à 1968 puis de 1985 à 1997.**

Plus 4 moteur Triumph (1952-1968): 22  
dont 8 en 4 places et 14 en 2 places  
1 Flat Rad, 1 Coupé Drophead, 1 Compétition,  
2 Super Sport.

Plus 4 (1985-1997): 32  
dont 13 en 4 places et 19 en 2 places.  
moteur Fiat 2L (1984): 1  
moteur Rover 2L M16 puis T16: 31

**Plus 8: 57 de 1968 à 1997.**

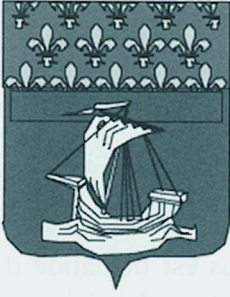
boite Moss 4 vit. (1968-1972): 6  
boite Rover 4 vit. (1972-1976): 4  
boite Rover 5 vit. carbu (1977-1986): 13  
boite Rover 5 vit. inj. 3.5L (1986-1990): 13  
boite Rover 5 vit. inj. 3.9L (1991-1997): 17

**4/4: 116 de 1936 à 1997 dont 45 en 4 places**

Série I Flat Rad: 2  
Série II (1955-1960): 2  
Série V (1963-1968): moteur Ford 116E 8  
1600 (1968-1982): moteur Ford 2737E/ GT 41  
Fiat 1600 (1981): 1  
Ford 1600 CVH (1982-1991): 46  
Ford 1600 XR2i (1991-1995): 5  
Ford Zetec 1800 (1995-1997): 6

**Pour les couleurs:** le vert domine largement (67) puis le bleu (35), le rouge (28), le noir (25), l'ivoire (24), le gris (14), le blanc (12), le jaune et le bordeaux (8), le beige (4), le crème et l'orange (2), l'or, l'argent, l'alu, et le saumon (1).

Jean-Christophe FROT.



## Rallye de Paris.

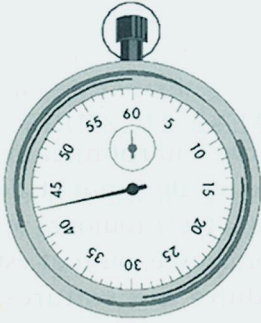
L'équipe de Rallystory, présidée par Hervé Charbonneaux, organise tous les ans fin janvier le "Rallye de Paris" épreuve de route et de circuit où sont conviés les véhicules sportifs de 1950 à 1986. C'est toujours un plaisir de commencer l'année par cette épreuve très bien organisée, où tout est fait pour que l'on ne s'occupe que du plaisir de conduire nos voitures, l'intendance, la sécurité, l'accueil, les horaires étant à la charge de nos hôtes toujours présents et prompts à satisfaire nos requêtes.

C'est ainsi que le 1er Février, un samedi, nous nous retrouvons à 7h30... du matin!! oui Michel, tu es un lève tard avec tes rendez-vous à 9h00. A ceci près qu'il nous faut chrono en main, 1'47" pour nous rendre au départ au pied de la tour Eiffel. Les Accarie ont couché à la maison, Patrice aura fait 2.000 kms dans sa +8 durant le week-end, Bravo! Sur place nous retrouvons les Coric et leur Flat rad, les Mahul en +8, et les Pellaux en Porsche. Nous sommes avec l'Austin Cooper S sur les conseils de l'organisation qui pense que le confort y sera plus grand compte tenu des conditions atmosphériques qui nous attendent. Enfin les Boudringhin ont eu le courage de se lever pour venir nous souhaiter bonne route. Un grand Merci.

A 8 heures les premiers s'élancent et ainsi de 30" en 30", près de 80 voitures historiques ou de prestige de 1952 à 1996 vont prendre la route vers Croix en Ternois puis Le Touquet notre étape du soir. Outre les Morgan que je préfère, nous pourrions admirer les évolutions de nos amies anglaises, Triumph, Jaguar, Healey, MG, Aston, mais aussi de grandes italiennes dont une superbe Ferrari 250 Berlinette Tour de France et bien sur les Allemandes ou plutôt les Porsche. Mais il y a aussi des voitures que l'on voit rarement en livrée "Rallye d'époque" comme une petite mais redoutable Fiat Abarth 595 esse esse, un pot de yaourt qui à défaut d'être la plus rapide est probablement la plus bruyante, une Opel GT en configuration "Greder Racing" qui sera très efficace sur le circuit de Croix en Ternois, et une 304 groupe 2 qui ne laissera pas sa part aux chiens.

Le but de ce rallye est à la fois gastronomique, touristique et sportif. Nous devons rallier les étapes dans un temps impartis correspondant à une moyenne horaire de 40km/h en respectant les contrôles de passage indiqués par un road book qui nous fait parcourir la campagne. Pour cette fois ce sera le Beauvaisis, la Picardie et la vallée de la Canche et un retour sur Paris par les grandes forêts de la haute Normandie après avoir traversé la baie de

Somme. Voilà pour le tourisme. La gastronomie tient compte des impératifs horaires pour le midi, mais se développe plus largement le soir en s'appuyant sur les spécialités locales.

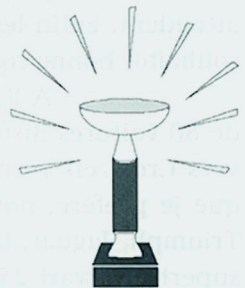


Enfin le sport se conjugue sur circuit où après une série d'essai nous devons annoncer notre temps au tour et bien sur le respecter à la seconde. Pas de réelle compétition puisqu'il vous est demandé de rouler régulièrement le plus difficile étant de résister à la tentation et de faire le moins de figures possibles. Le jury ne tient pas compte de la beauté d'un tête à queue, d'une incursion dans les bacs à sable et encore moins de celle de ce geyser digne de Yellowstone à la rupture d'un joint de culasse, ou des flammes s'échappant de vos plaquettes de freins. Des ingrats je vous dis!!!

Si nous avons pu parfaitement jouir de la gastronomie et du sport, le tourisme se résuma à admirer les 10 mètres bordant la chaussée et uniquement côté droit. En effet , à l'exception de 3 heures le Samedi après midi, nous évoluerons dans un brouillard particulièrement tenace qui s'accompagna parfois de verglas rendant la route pour le moins glissante. Dans ces conditions j'appréciais la faible puissance relative de la Cooper S par rapport à la +8 qu'il faut conduire avec un oeuf sous le pied droit dans de telles conditions.

Nous terminerons l'épreuve dans les temps au Pavillon Royal et après un excellent déjeuner pris avec les Morganistes assisterons à la distribution des prix où le Club obtiendra trois podiums pour Coric, Accarie et Pellaux dans leur classe respective. Bravo!!!

Jean-Christophe FROT.



## EN COUVERTURE

Un des plus méchant 3 roues "moderne" qui court en Angleterre. Moteur JAP culbuté, avec un carburateur par cylindre, double allumage soit une magnéto par cylindre, dire qu'il est surbaissé est un euphémisme! Noter les pneus qui laissent aussi penser que les pièces moteur doivent être tout aussi actuelles dans la composition de leur alliage et vous obtenez un engin qui frise allégrement avec les 200 km/h!!! Faire le singe dans un tel engin, revient à faire du trapèze volant sans filet.



## *SUD EST 46 ème:*

## *RECORD BATTU*

Pour la 46 ème sortie Sud Est, les Morganistes ont donné raison à Charles Aznavour: "Ils sont venus, ils sont tous là, même..."

Ce dimanche 2 Février 1997, 21 Morgan avaient quitté leur garage pour se rassembler devant les célèbres monuments romains, "Les Antiques" à Saint Rémy de Provence.

Ils étaient donc (presque) tous là:

-En +4, René AUDRY (et sa fille), le plus ancien membre du Morgan Club de France.

-En 4/4, Guy BURNAT (et Mme), imbibé dès sa naissance de la potion Morgan par un père pilote de tricycle car Morgan.

-En 4/4, Michel COUMES, le méritant et sympathique organisateur du mémorable Mog Font Romeu.

-En 4/4, Marc DEBIEVRE (et Mme), un varois que l'on voit de plus en plus souvent aux sorties.

-En 4/4, Robert DELGADO (et Mme), un "pilier" des sorties qui ne rate presque jamais l'occasion de délaissier Opel pour Morgan.

-En +4 (récente), Jean-François DUCLOT (et Mme), venu du grand Nord, l'Ardèche.

-En +4, André DURRIEU (et Mme) dont ce n'était pas "sa première surprise party", mais sa première sortie avec nous.

-En +4, Daniel FERRAND (et Mme), pas le plus vieux conducteur de la journée mais celui au volant de la plus ancienne Morgan (1955).

-En +8, François GARBAL (et Mme), toujours prêt à honorer le bon vin et le bon whisky (il n'est pas le seul, je pense).

-En +4, Darrell GLIDDEN (et Mme), notre américain provençal qui semble apprécier l'ambiance du Sud (de la France).

-En 4/4, Peter LOMAX (et son fils), qui, par sa présence avec Darrell GLIDDEN, transformait cette sortie en sortie internationale. Merci.

-En +4 SS, Maurice LOUCHE (et Mme), l'heureux (devant un tel succès) délégué, organisateur de cette manifestation.

-En +8, Guy MALAVAL (et son fils) qui s'était déplacé, tout comme les

LOMAX, de la Cote d'Azur pour se joindre à nous.

-En 4/4, Bernard MARQUILLANES (et sa fille), un passionné discret qui attend avec patience une sortie culturelle.

-En +8, Jean-Claude MARTEL-REISON, dont les superbes moustaches s'harmonisaient à merveille avec l'abondant système pileux de son attrayant manteau.

-En+4 (récente), Jean-louis MOURS (et Mme) accompagné, comme toujours, de son schappnendoes (un chien sympa.).

-En 4/4, Michel NIKIFOROFF (et son amie), fidèle aux sorties depuis qu'il a embrassé le Club.

-En 4/4, Georges REY (et Mme), l'homme qui peut enfin apprécier sa morgan après plusieurs mois d'attente à la suite de son rocambolesque accident.

-En 4/4, Robert REYRE, un revenant, au volant d'une Morgan dont la couleur égayait le groupe.

-En 4/4, Max ROBERT (et Mme), un Morganiste qui profite au maximum de sa Morgan avant de pouvoir apprécier l' Arlésienne, sa Jaguar XK .

-En 4/4, Jean-Marie WIRAMUS (et son amie), heureux que ce ne soit pas une sortie pique-nique.

Il y avait également un Morganiste en porsche 356 (l'état grippal de Mme Guy MITAUX-MAUROUARD en était responsable) et deux Alfa Roméo Duetto (nul n'est parfait), l'épouse AUDRY (avec son fils et le chien) et Dominique PENSIN (etMme)... un futur morganiste (?).

Tout ce beau monde se promena calmement et docilement sur les petites routes des Alpilles. Maussane, Aureille, Eyguières puis Eygalières eurent la visite de ce charmant cortège qui s'arrêta, vers 12h30, devant une "auberge provençale".

La sortie hivernale ayant essentiellement pour but de "garder le contact" et de se retrouver dans un lieu sympa afin de s'adonner à un des sports préférés des méridionaux, blaguer, le repas s'éternisa jusqu'à 16 heures.

Et tout le monde repris le chemin du retour une larme à l'oeil.

Maurice LOUCHE.



# HISTOIRE VRAIE

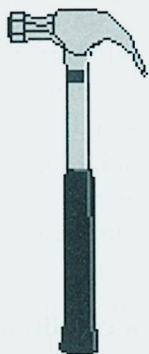
## ÉLÉMENTAIRE, MON CHER WATSON.

J'ai l'esprit critique ; j'aime l'ironie et la dérision , à condition qu'elles ne soient pas à mes dépens, et je ne suis pas exempt d'un certain cynisme. Depuis près de vingt ans je pontifie dans les colonnes du "News" pour vous conseiller dans l'entretien de votre Morgan. J'essaye d'y paraître professionnel et en pleine maîtrise des sciences mécaniques. Il est grand temps de vous avouer la vérité avant que vous ne découvriez le pot-aux-roses, de faire preuve d'humilité. Comme beaucoup de ceux qui sont toujours prêts à vous donner conseil, je ne fait que répéter ce que des gens plus compétents m'ont appris. Pour ceux qui n'avaient pas encore découvert la supercherie, je tiens à vous en apporter la preuve, faisant ainsi amende honorable.

Christophe a acheté un Super Sports, pas le Plus 4 bricolé par Chris Lawrence mais l'ultime bête à trois roues, châssis surbaissé, caisse "beetleback" et moteur culbuté et affûté par un loustic qui courrait en trois roues avant de savoir marcher. Quand on tombe sur ce genre d'engin et qu'on en rêve depuis des décennies, il ne faut pas faire le difficile. On digère la facture en liquidant une caisse de Laurent-Perrier comme si le Jeudi Noir de Wall Street venait de faire des petits et on ne demande pas un rabais au vendeur parce qu'il reste des moustiques sur le radiateur. Une fois l'auto bien à l'abri dans le garage, il faut toutefois faire l'inventaire des travaux urgents.

Tim a prévenu Christophe que le démarreur ne marche pas bien , ce qui n'est pas un problème pour lui puisqu'il habite au haut d'une rue en pente; par contre, pour nous ça va pas être facile car j'habite au bas de ma rue. La batterie est à côté de la roue arrière, le bouton-poussoir est boulonné sur la plaque minéralogique avant, afin de pouvoir soulever le décompresseur et boucher la trompette de carburateur (Il n'y a pas de starter), pendant qu'on appuie sur ce bouton avec le pied gauche, enfin le démarreur est à droite sous le moteur. Ces trois éléments indispensables au lancement du moteur sont reliés les uns aux autres par du fil à trois brins dont on se sert dans le bâtiment pour alimenter les appareils domestiques. Lorsqu'on tire sur le démarreur, les fils chauffent tellement qu'ils se ramollissent et se mettent à pendre tout le long du châssis. C'est idéal pour chauffer le garage mais ça pompe toute la batterie sans faire tourner le démarreur . Je remplace le tout

avec du câble digne de ce nom et je nous offre une batterie neuve pour faire joli. Maintenant le démarreur tourne mais on dirait la Dame aux Camélias, dans les quintes, quelques minutes avant l'instant fatal.



Je démonte l'engin pour me rendre compte que les paliers arrières sont "bouffés aux mites", que l'induit "part en brioche" et qu'il faudrait vendre le collecteur rapidement si on ne veut pas "perdre dessus". L'échange standard s'impose mais, je vous rassure, le modèle d'origine n'est plus disponible, même en Angleterre. Tim nous a toutefois donné la combine, on peut facilement modifier un démarreur de Triumph Toledo du début des années soixante-dix. J'ai une chance exceptionnelle, mon petit accessoiriste en a un en stock. Le samedi d'après, ayant apporté les modifications nécessaires, je monte le nouveau moteur peint et poli. Je le branche, petite tasse de café pendant que je vérifie encore une fois que tout est en place et je me régale déjà du petit tour d'essai que je vais m'offrir pour fêter notre premier Trois-Roues dont le démarrage ne coûte pas quinze jours d'hospitalisation à chaque sortie (Voir article précédent). J'appuie sur le bouton, le démarreur se met en route et fait tourner le moteur normalement. J'attends, dans l'émotion, ce merveilleux moment où un engin d'avant-guerre se met en route. Il tourne, il tourne, mais pas de pétarade. Lundi soir, vérification et calage de la magnéto, nettoyage et réglages des bougies. Mardi soir, démontage des durites d'essence, nettoyage et réglage du carburateur. Mercredi soir, crise de nerfs, shooté dans les pneus, prière à Sainte Clotilde agenouillé devant le monstre, coudes sur le radiateur et cierge sur le capot, rien, il tourne et tourne et tourne à vide. Jeudi soir, dernier recours, j'appelle Stan, mon Saint Bernard, il bricole dans la moto et le Trois-Roues depuis des lustres et il a connu tous les coups de Trafalgar, du bon côté puisqu'il est Anglais. Je lui raconte toute mon histoire dans les menus détails et il me promet de passer le lendemain soir.

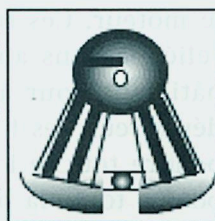
Stan arrive l'air frais et souriant, moi je suis plutôt mortifié d'avoir à faire appel à quelqu'un pour me dépanner si près du but. Il vient dans le garage et s'adosse contre l'établi avec l'air pensif d'un Hercule Poirot en plein milieu de l'enquête. Il me demande de lui raconter encore une fois mon histoire depuis la genèse. Je m'exécute et m'étonne qu'il ne commence pas à fureter partout sur l'auto. Je lui fait la démonstration en faisant tourner le moteur, il se penche au dessus du démarreur pour le voir tourner.

"Alors comme ça, tu as acheté un démarreur de Triumph Toledo ?"

"Ben oui, c'est ce que Tim nous avait dit et puis il se monte impeccable!"

"Certes mais il aurait été plus approprié de prendre un démarreur de Triumph 1300."

Il faut savoir que les deux voitures avaient



exactement la même caisse, le même intérieur et le même bloc moteur. Je hausse donc les épaules pour montrer que je n'ai toujours pas détecté la subtilité, elle est pourtant de taille.

- "La 1300 était le précurseur de la Toledo et avait encore la propulsion conventionnelle avec moteur avant, boîte et pont arrière. Tandis que la Toledo était le premier modèle à traction avant de chez Triumph avec un moteur transversal et une boîte-pont intégrale"

Je vois que ça l'amuse de me faire marnier en me lâchant le morceau miette à miette, il a les yeux qui pétillent de malice. Il savait ce qui ne va pas avant même de venir ici et il se délecte de me voir sécher comme un potache sur le problème de maths insoluble.

- "Merci pour cette grande leçon d'histoire contemporaine de l'automobile, professeur, mais ça ne fait pas avancer ma machine."

- " Pour pouvoir passer d'un mode de propulsion à l'autre, Triumph a été obligé d'inverser le sens de rotation du moteur, donc le démarreur de la Toledo tourne comme ça."

Il décrit d'une main à l'index tendu, des cercles dans le sens des aiguilles d'une montre.

"Tandis que celui de la Toledo tourne comme ça."

Il se met à faire le mouvement inverse de la main gauche.

"Ca fait une semaine que tu essayes de faire démarrer ton piège à l'envers."

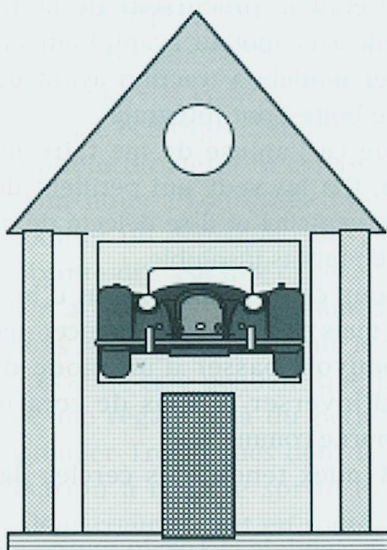
Je sens des petites aiguilles partout, je vire au rouge cramoisi, j'ai envie de mettre ma tête dans l'étau et de visser très fort, je me sens petit, petit, tout petit.

- "Estime toi heureux, tu te serais retrouvé avec un engin à trois marches arrière et une marche avant, et comme tu ne l'aurais pas su, tu aurai emplâtré l'établi en croyant sortir du garage!"

Merci Sainte Clotilde.

Jean-Frédéric Frot

## Compte rendu du Concile général ordinaire



du Morgan Club de France.

Mes chers Frères,

Nous ouvrons cette assemblée ecclésiastique sous l'autorité de la Mère supérieure du couvent Saint Morgan de douce France en ce 8<sup>ème</sup> jour de l'An de grâce 1997.

107 cardinaux, évêques et diaconesses sont présents ou représentés.

Son excellence le cardinal Mougère préside les débats, aidé du coadjuteur, le révérend Rouxel. Monseigneur Fichet, évêque du Bateau Lavoir, authentifie et régularise les votes de notre sainte Assemblée et le Sacristain Lespagnon est chargé, comme il est l'usage dans notre fraternité, de dresser le procès verbal.

Nous sommes saisis de la demande de Mère Jacqueline d'être relevée de ses fonctions pour motifs personnels. (Il a été convenu, pour des motifs supérieurs aisément compréhensibles de ne pas révéler les motifs réels de cette retraite, à savoir commerce charnel avec un marin du Roy, dont elle avait eu plusieurs enfants).

Mère Jacqueline exposa donc brièvement les activités de la fraternité et l'on procéda à l'élection de la nouvelle diète, non sans avoir pris acte de la retraite du père Domenjoud.

Les destinés de la fraternité morganiste sont désormais entre les saintes mains du révérend Père Braun, pour la plus grande gloire de notre Seigneur, qui est assis à la droite du Père (Ce qui prouve que la Morgan du Très Haut possède la conduite à gauche, que Dieu est français, ce que nous n'avions jamais mis en doute!).

La fraternité eut alors communication des divers pardons et processions des paroisses franciliennes (Fontainebleau en Mars, Rallye en Avril, baie de Somme en Mai..... et Noël en Décembre < NDLR >), la Pentecôte verra communier l'Ile de France et la Bourgogne. Le pèlerinage Grand Breton aura lieu du 25 au 27 Juillet.

Mère Jacqueline, eut égard à son dévouement pour la fraternité a été élevée à l'honorariat.

L'Assemblée fit enfin, sous forme de ban, une vibrante prière à sa Mère supérieure en appelant sur notre fraternité l'oint du Seigneur afin que e révérend Père Braun maintienne le cap, la propagation de la foi morganiste et le Saint épiscopat qui fait la force de notre Ordre.

Révérend Lespagnon

## POTINS EN FORME DE STATISTIQUE

Certains d'entre nous considèrent les statistiques, et aussi les sondages, comme des documents sans grande valeur et surtout offrant la possibilité d'élaborer des conclusions pour le moins incohérentes.

La lecture de L'ARGUS DE L'AUTOMOBILE du début Mai peut en apporter la preuve:

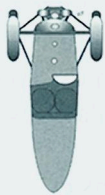
Durant le premier trimestre 1997, la Régie RENAULT a vendu 115.434 véhicules, soit 37.293 de moins que durant le même période de 1996, elle a donc régressé dans des proportions calamiteuses de 24,4%!!!

Durant le même laps de temps la maison MORGAN, par le canal de son importateur a livré 10 voitures, alors qu'au premier trimestre 1996, elle n'en avait vendu que 7; elle a donc augmenté ses ventes de 42,9%!!!

Un véritable triomphe...

Toujours dans les fameuses statistiques on relèvera que MORGAN se classe 195<sup>ème</sup> constructeur sur 233 classés, et qu'il s'est vendu en trois mois plus de MORGAN que de LANCIA Y 10 et de FIAT FIORINO...

Guy BURNAT



## "ANECDOTE"

En 1964 la Librairie Flammarion publie sous le titre "Mes bolides et moi" l'autobiographie de Stirling Moss, dont le titre anglais "All but my life" signifiait : "Tout sauf ma vie". Celui-ci me semble d'ailleurs plus approprié car S. Moss préfaçait l'ouvrage par cette phrase: " J'ai beaucoup retiré de la course automobile, mais j'y ai aussi beaucoup apporté. Je sens vraiment que je lui ai tout donné, tout, sauf ma vie".

Toujours est-il que l'on lit à la page 31 les lignes suivantes: " Il a été capable de conduire une voiture, c'est à dire de tenir un volant, quand il a eu six ans. Il eut une voiture à lui quand il eut dix ans, une Austin 7 décapotable". Et vient pour nous la gloire: "Quand il atteignit ses quinze ans, il roula dans une Morgan trois roues, la favorite de deux générations de conducteurs britanniques de voitures de sport. La Morgan avait deux roues à l'avant, et la troisième, motrice à transmission par chaînes, à l'arrière. Le moteur était généralement un gros moteur de motocyclette de course, disposé hors du capot, en avant du radiateur. (sic).

La Morgan était intéressante du point de vue économique parcequ'un caprice de la loi, touchant à sa capacité (resic) et à son poids, l'avait classée dans la catégorie des motos, ce qui était avantageux pour le fisc (NDLR: non, pour l'utilisateur; la traduction de l'anglais n'ayant à l'évidence pas été faite par un spécialiste ni fiscal ni automobile!). Légère, surpuissante, elle avait une accélération remarquable. De plus - et c'est ce qui a permis à Stirling Moss d'avoir une Morgan - la loi autorisait la conduite d'une voiture à trois roues avant d'avoir l'âge d'en conduire une à quatre roues".

"Plus tard, il obtint sa première voiture de course, une Cooper de formule 3: moteur de 500cc, c'est à dire un moteur monocylindre de moto de course J.A.P. ou Norton, monté à l'arrière ( Le J.A.P. était déjà un favori de Morgan) et permettait de pousser à 105 mph".

Comme quoi la Morgan ou plutôt "le" Morgan trois roues a permis aux plus grands pilotes de faire leurs armes!!!

Jean-Christophe FROT

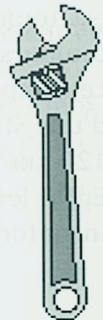
# TECHNIQUE

## EN AVANT TOUTE



J'ai vu des hommes tricoter mieux que moi, j'ai rencontré aussi en Asie des hommes brodant des étoffes arachnéennes, donc les femmes peuvent s'occuper d'un moteur de Morgan; vous suivez, je l'espère, mon raisonnement qui n'est qu'une plaisanterie à la mode pour attirer votre attention mes petites amies sur un fait plus coutumier des femmes que des hommes. A savoir que par paresse beaucoup d'entre nous regarde leur voiture comme une locomotive - elle par de... pour aller à...- et bien je dis non, une Morgan, ça part, peut être, et ça va si ça veut; et pour aller de... à..., il faut un minimum de savoir faire:

1°/ Apprendre avant le départ, alors qu'elle est encore froide, à vérifier le niveau d'huile. Pour cela, soulever le capot, avoir un chiffon propre dans la main gauche, sortir la tirette, regarder la graduation indiquée par un tiret "minimum-maximum", essayer soigneusement la tirette avec le chiffon, replonger la tirette dans son habitacle, s'assurer du niveau et en conséquence remettre de l'huile si nécessaire dans le réservoir. Pour se faire, retirer le bouchon, procéder au remplissage, essayer toutes bavures et remettre le bouchon. Il m'est arrivé une fois, par distraction, de baisser le capot ayant oublié de remettre le bouchon, laissé sur le pare feu, heureusement pour moi et pour lui!. Allant prendre de l'essence à 3 kms du point de départ, pour vérifier que tout allait bien, avant de partir, j'ai soulevé le capot pour regarder une dernière fois le moteur avant de prendre la route. Choc! absence de bouchon sur le goulot de remplissage d'huile! et mon oeil aussitôt voit le bouchon, le cher, le bon bouchon, qui n'avait pas bougé d'un centimètre sur le pare feu! Ah! merci aux dieux de la Route; mais pourquoi, pourquoi, ai-je ce genre de distraction? ça doit être ça le manque de concentration.



2°/ Vérifier le niveau de liquide ( soit de l'eau, soit de refroidissement) dans le radiateur. Là aussi, quand elle est froide. Ne jamais ouvrir un radiateur quand il est chaud sous peine d'être transformé en Fantôme de l'Opéra!

3°/ Vérification de la pression des pneus. Si vous faites un long parcours sur autoroute ayez les pneus un peu plus gonflés que si vous prenez le même parcours sur petites routes.

4°/ Assurez vous que vos carburateurs SU ne manquent pas d'huile. Pour ce faire, tirer doucement et verticalement le bouchon; on sent une certaine résistance. Le bouchon se prolonge par un axe de quelques centimètres de long et se termine par un petit piston. Mettre de l'huile moteur neuve jusqu'à ce que son niveau atteigne la partie supérieure, soit 2 centimètres en dessous de l'orifice de remplissage du carburateur. Présenter alors bien verticalement le bouchon et l'introduire dans l'orifice, très doucement, la résistance est plus forte qu'au démontage- bien revisser le bouchon.

5°/ N'oubliez pas tous les 500 kms, après avoir roulé et que le moteur est encore chaud, et qu'il tourne encore de graisser le train avant avec le bouton prévu à cet effet qui est au centre, sous le tableau de bord, au dessus de la cloche d'embrayage à côté de l'accélérateur.

C'est tout pour aujourd'hui.

Bonne route vous êtes une vraie Morganiste!

Jacqueline FROT-RENAUD.

#### VU DANS LA PRESSE:

Action Auto Moto de Nov 1996 dans un dossier intitulé "Les championnes du Monde".

Morgan +8, la plus têtue, age 60 ans. "Immuable comme le tea-time". Elle a 60 ans, la Morgan. C'est donc une contemporaine des Trac-tion, Renault Primaquatre, Panhard Dynamic et autres ancêtres depuis longtemps disparus! Ca laisse rêveur. Aucune voiture en production actuellement ne remonte aussi loin..... La Morgan, elle, n'a pas bougé d'un iota..... Le châssis est toujours en bois (le plancher en pin, ossature en frêne), le pont arrière toujours rigide et suspendu par des ressorts à lames.(NDLR: si, si c'est écrit!!!) Le comportement routier reste typé voiture de sport des années 30. C'est à dire d'une stabilité toute relative !.....La Morgan +8 ne tient plus son cap passé les 120 km/h, chaque virage est une épreuve.....(NDLR: pincez moi je cauchemarde) Enfin les + : ligne éternelle, conception originale, moteur exhubérant. et les - inconfort et tenue de route "olé-olé". Mais sont-ce vraiment des défauts.



## Dernière nouvelle

Paul Egerton-Vernon du Club Morgan de Jersey, et membre du MCF, travaille à une nouvelle rencontre sur ses terres, probablement au mois d'Avril 1998, entre les forces morganistes anglaises, jersiennes et françaises. Je vous rappelle que Paul avait déjà organisé une telle réunion en Avril 1996. C'était formidable et on avait du refuser des inscriptions.

**Des initiatives, des initiatives, des initiatives, des initiatives, des initiatives.....**

Notre ami Jean-Claude PRIME se propose d'organiser un week-end de Golf à Tours. Les morganistes golfeurs peuvent le contacter pour convenir avec lui d'une date et des modalités de cette réunion.

Jean-Claude PRIME  
69 bis rue de Billancourt  
92100 BOULOGNE  
Tel. 01 46 03 98 21.

≈ ≈ ≈ ≈ ≈ ≈ ≈ ≈

## Vente

**Suzanne POULET** vend un tourer (4 places) 4/4, moteur TR4, de 1962, couleur jaune tilleul, intérieur noir. État neuf avec toutes options (capote, porte bagage, ....., housse).

Prix à débattre. Tel : 04 78 33 39 75.

**C.G. de FLAMESNIL** vend, cause double emploi:

4/4 2 places 10/92- 17.000 kms

-Royal ivory, intérieur bordeaux skai (entretien facile), sièges baquets cuir, capote, couvre tonneau, portières et moquette bordeaux. Tableau de bord ronce + montre.

-Carrosserie tout alu, châssis galvanisé, arceau intérieur (scuttle roll bar), protection inférieure compartiment moteur par tôle inox.

-Moteur ford injection (EFI) non catalysé, collecteur et ligne d'échappement en inox (+15 cv), amortisseurs Koni Classic (') avec kit de suspension arrière.

-Roues à rayons chromées-pneus taille basse Goodyear 185, porte bagage inox, badge bar et spots de +8, déflecteur 3 essui glaces, poignées de portes chromées, alarme et coupe batterie.

Ce véhicule parfaitement entretenu est comme neuf. Prix: 245.000 FF

Tel / Fax: 03 22 95 06 63

# JACQUES SAVOYE

*vous souhaitez  
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