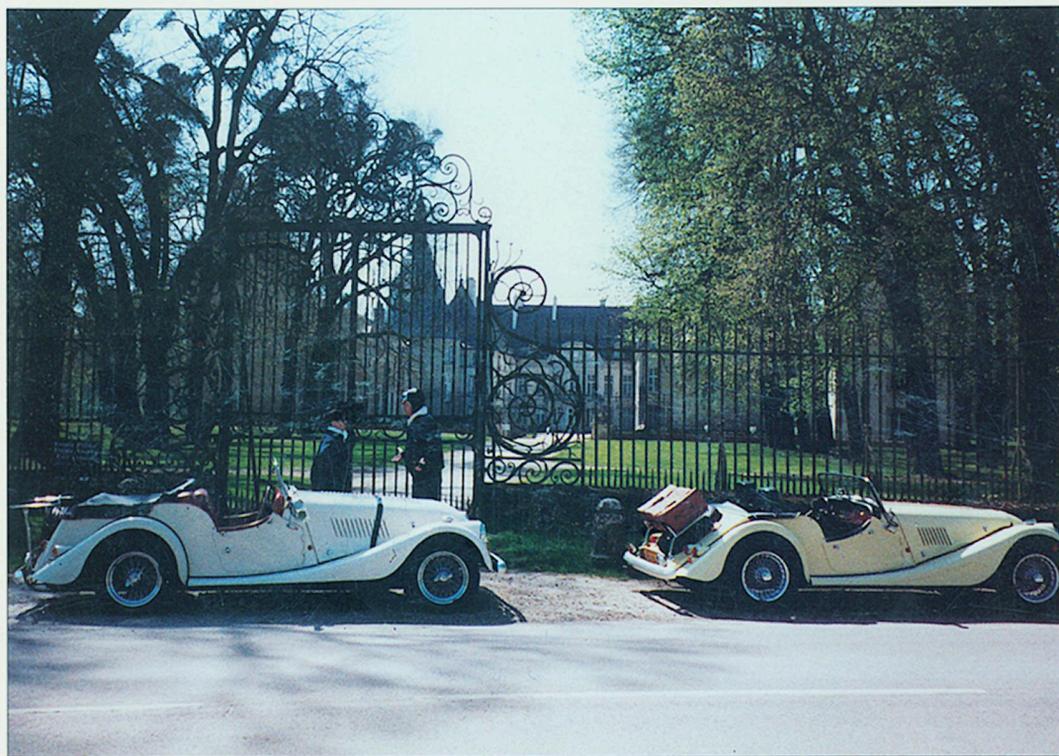


*morgan club*

*france*

The logo is circular with a white background. At the top, a red rooster with a red comb and wattle is perched on a red cross. The cross has four quadrants, each containing a small black symbol. The word 'MORGAN' is written in black across the center of the cross. The words 'MORGAN CLUB DE' are written in blue along the top inner edge of the circle, and 'FRANCE' is written in blue along the bottom inner edge. Two white wings extend horizontally from the center of the cross.

Novembre 1997

# news n°74

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

## I. 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

- Président

- Secrétaire

- Membres

**C. KACHELMANN**

**J.Ch. FROT**

**J. FROT.RENAUD**

M. BRAUN

L. RINGO

J. F. FROT

G. GOFFIN

B. CHEVALIER

P. FICHET

M. COUMES

## DELEGUES REGIONAUX

- Paris Ile de France

- Pays de Loire

- Sud-Est

- Sud-Ouest-Pyrénées

- Région Lyonnaise

- Champagne-Ardennes

-Berry-Limousin

F. FICHET

70, rue de la Procession

78400 CHATOU

D. HALLAWELL

77, rue du Père Corentin

75014 PARIS

M. CHARPENTIER

Route de Crêtes

64290 GAN

B. MOUTARD-MARTIN

1, rue Victor Hugo

08700 NOUZONVILLE

{ F. FICHET

{ A. HERMAN

D. HALLAWELL

M. LOUCHE

M. CHARPENTIER

J.J. BRUN

B. MOUTARD-MARTIN

M. LASKAR

A. HERMAN

28, rue G. Couturier

92500 RUEIL

M. LOUCHE

Champagne Cambronne

13980 ALLEINS

J.J. BRUN

52, rue de Charolles

71300 MONTCEAU-LES-MINES

M. LASKAR

14, rue Amédée Bollée

87000 LIMOGES

Nom ..... Prénom .....

Adresse .....

Veuillez me faire parvenir les articles dont les références suivent .....

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

Le ..... Signature

# EDITORIAL

Adieu notre Prince Consort.

Toi qui proclamait ne pas être membre et qui votait "contre" aux Assemblées Générales, tu étais une "figure" de notre Club.

C'est avec toi que j'eus mon premier contact avec le Club, c'était lors d'une sortie sur le circuit du Mans. Je me présentais et t'informais que je venais d'adhérer au Club, et toi de me répondre "Ah bon, toi aussi tu es pédé!". Le ton était donné.

Toujours prêt à accueillir les nouveaux venus, à donner un conseil, tu faisais régner la bonne humeur autour de toi. Tout le monde se rappelle de ton numéro de "mari martyr" au Mog Ardèche.

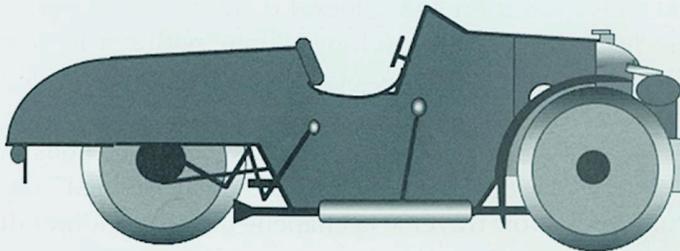
Tu nous a quitté en pleine passion, une belle mort diront certains pour autant qu'une mort puisse être belle, mais franchement on aurait préféré te garder encore un peu.

Là où tu es maintenant il y a forcément des Morgans, des 3 roues Darmont et des vieilles motos.

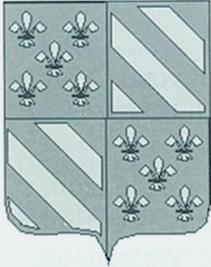
Alors s'il te plaît Marin met un peu d'ambiance là haut afin que l'on ne soit pas dépaycé en te rejoignant.

En attendant tu nous as laissé un peu de toi ici bas et grâce à Jackie et tes enfants notre amitié peut se prolonger.

MICHEL BRAUN



## Sortie Pentecôte 97



Nous l'avions évoqué depuis l'A.G. de Février, et pour répondre au souhait souvent formulé de sorties inter régionales nous l'avons mis en place sur une date, et dans un secteur plutôt chargé à cette période de l'année.

Avaient répondu à l'appel des G.O. 13 voitures "Ile de France" et 5 "Région lyonnaise", ce qui, compte tenu des effectifs respectifs, ne devrait faire rougir ni les uns, ni les autres.

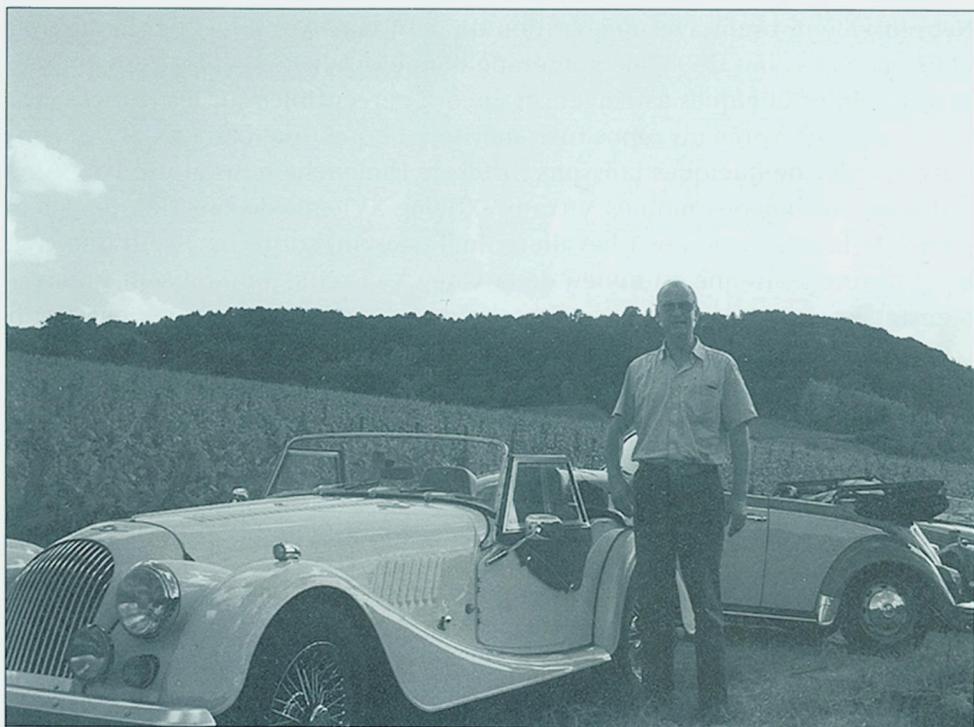
Le propos était de placer le maximum d'activités dans un minimum de temps, sans tomber dans la frénésie ni dans une organisation trop "militaire" en réservant un peu de temps libre, et la possibilité pour chacun de flâner le lundi, avant de remonter, ou de redescendre. Il fallait aussi montrer de la Bourgogne quelques facettes cachées de l'arrière Côte en sortant de l'axe traditionnel Beaune - Dijon et de ses cohortes nipponnes soigneusement encadrées. Il fallait encore dans cet esprit, montrer qu'à côté des grandes maisons et de l'opulence beunaise il existait aussi des vigneron tout petits et néanmoins accueillants... et morganophiles. Il convenait enfin d'associer aux incontournables aspects culturels, tels que "Le Clos Vougeot", un peu de paysages inattendus (falaises d'Orches et de Saint Romain) et une pointe de fantaisie mécanique (loco vapeur du petit train de la vallée de l'Ouche) en entrecoupant de section "vroum-vroum" sur lesquelles notre colonne puisse se dérouler sans enjambrer sans cesse les voitures banales.

Ce qui fut fait, avec en prime, le beau temps qui nous fut livré d'en haut.

Pour la section "Ile de France", le départ fut donné le samedi matin depuis "l'incontournable" obélisque de Fontainebleau. Road-book en main, la colonne s'est dispersée au gré des erreurs de certains, des chronos des autres et des inévitables fautes d'impression liées au secrétariat!

Le plus dur fut de trouver le coin pique-nique (une trouée dans une forêt sans indication particulière) d'autant que le point de repère, un puits dans "un petit" village, le long d'une "petite" rue, avait fait des "petits", invisibles lors du repérage, et ce n'est pas moins de sept puits le long de sept rues qui posèrent questions aux participants!

Après l'arrivée à l'hôtel des amis parisiens, nous avons visité les caves Patriarche en garant nos belles en "chausse-pied" dans la cour d'honneur. Puis après avoir traversé la chapelle des Visitandines du XVIIème, dans "son jus d'origine", nous avons slalomé sur 15 000 m<sup>2</sup> de cave entre des piles de bouteilles aux noms et aux millésimes souvent tentateurs.



les simples "abonnés", le délégué de France du Morgan Club, est admis  
se un instant "en cabine", mais, en tenue réglementaire! La suite du parcours  
nous amène ensuite au château de Commarin. L'atmosphère de pierre sur pierre  
d'eau", depuis sept siècles dans la même famille et très bien préservée par le



Heureusement, usant avec modération du petit taste-vin offert par la maison, nous en avons tout de même goûté une bonne dizaine, dont les derniers faisaient oublier quelques astringences encore perceptibles sur les jeunes crus.

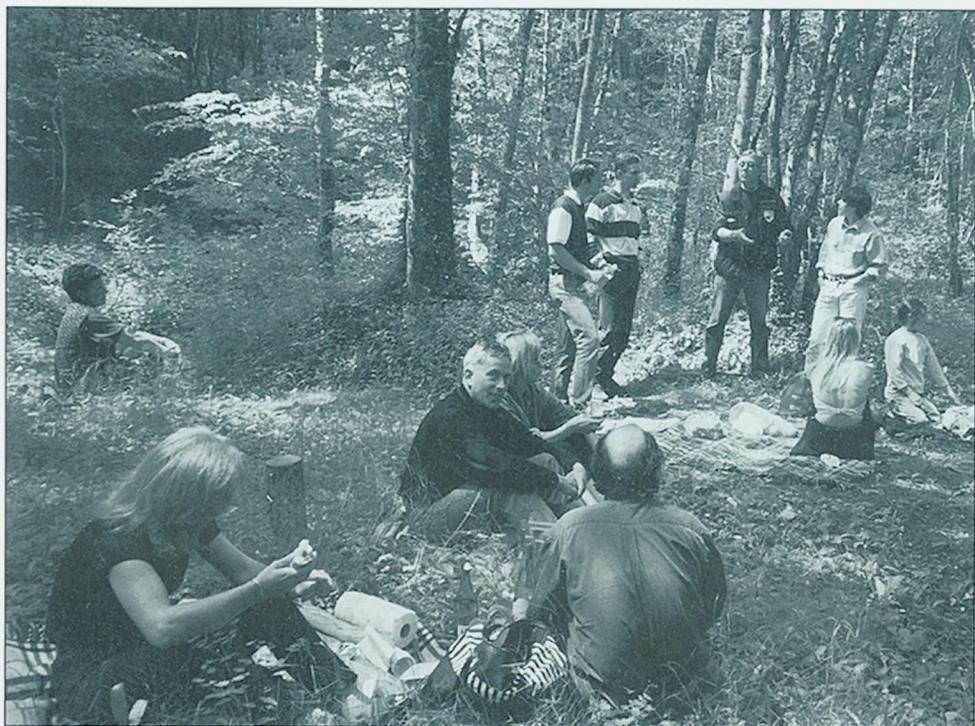
Après un repos bien mérité à l'hôtel, que certains ont encore fait précéder de quelques boissons fortes, le Dimanche nous a offert le "Clos Vougeot", cellier des moines Vitraux -XIIème XVIème siècles- lieu des chapitres de la Confrérie des Chevaliers du Taste-vin, sobre bâtisse d'une très forte beauté terrienne au milieu de la vigne, ici reine, où l'on sent précisément au cours de la visite tout l'esprit de ce vin, considéré par beaucoup comme le Bourgogne rouge en miniature.

Après cette étape, les petites routes sinueuses, calmes et pittoresques promises à nos Morgan, nous conduisent à la Combe de Lavaux, puis à Concoeur et Corboin, pour y faire un arrêt confiture aux fruits rouges et crème de cassis. D'excellents produits artisanaux que l'on trouve peu en dehors de cet endroit protégé. Puis Bligny sur Ouche et son petit train à vapeur (loco construite en 1914) menée ce jour là par un copain figurant sur la liste d'attente chez Savoye.

Notre hôtelier ayant eu la gentillesse de nous apporter le pique-nique, nous le prenons en marche, sur le train, avec les cahots, la fumée, les escarbilles. Privilégiée de la fonction, (enfin, c'est ce que pensent les "simples" adhérents), le délégué Ile de France du Morgan Club, est admise un instant "en cabine", mais...en tenue réglementaire! La suite du parcours nous amène ensuite au château de Commarin, "Palais de pierre sur miroir d'eau", depuis sept siècles dans la même famille, et très bien préservé par la grand mère de Talleyrand. Nous avons négocié avec Madame la Comtesse (ou Marquise, qu'elle me pardonne ce trou de mémoire) le déploiement de nos "belles" dans la cour du château. Les dites belles nous conduisent alors à Orches, village réputé pour ses blanches falaises. La fin d'après midi fut occupée par une promenade à travers le vignoble de l'arrière Côte de Beaune: promenade lente par des chemins étroits et coupés de dangereuses rigoles pour nos élégantes surbaissées.

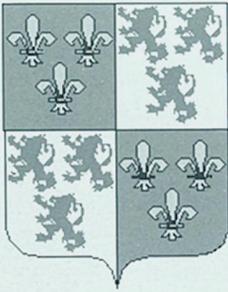
Après un arrêt au village typiquement bourguignon de Saint Romain, perché sur un spectaculaire escarpement (et au vin blanc agréable) nous redescendons sur Auxey Duressé où nous attend une sympathique dégustation offerte par une vigneronne - encore une folle de Morgan!!! (tant il est vrai que cette maladie atteint de façon égale les deux sexes, bien qu'elle ne soit pas sexuellement transmissibles...). Le retour sur Beaune est suivi d'un dîner à l'hôtel et le lendemain matin nous nous séparons en évoquant une prochaine escapade alliant les deux délégations...

Jean-Jacques et Zette BRUN  
et modestement Françoise FICHET



## - Sortie en Baie de Somme - 14 et 15 juin 1997

### Une histoire d'oiseau



Sur proposition d'Alain Hermann, notre délégué vénéré, 17 voitures se retrouvèrent à Saint Germain en Laye avec pour programme la Côte Picarde.

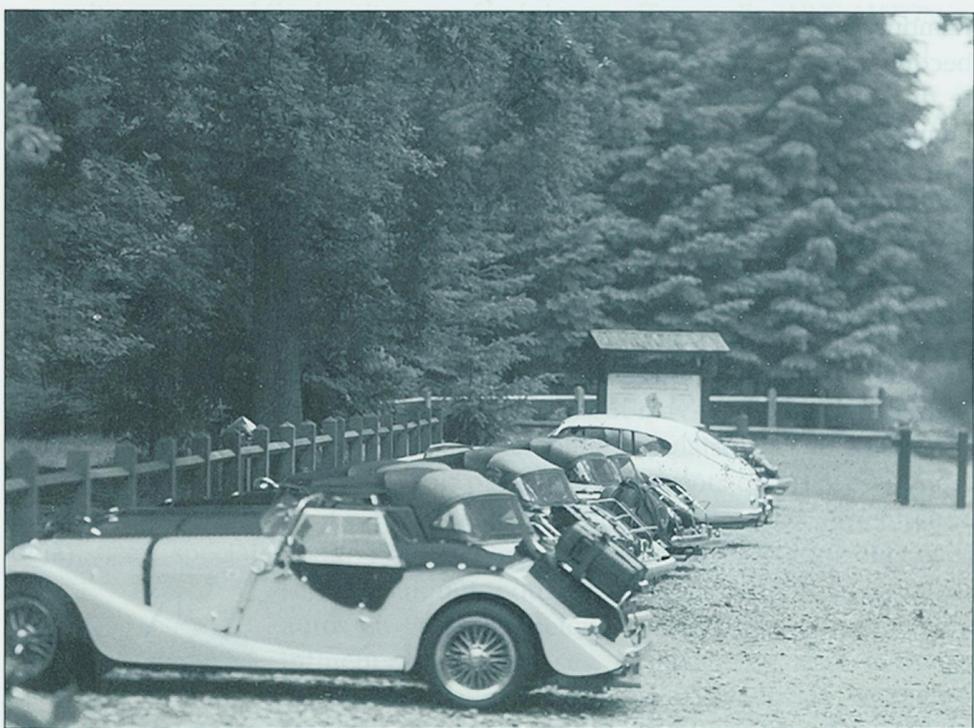
La première halte se fit sur la route des crêtes surplombant La Roche Guyon. Notre ami Jacques Coric sortit de derrière non pas les fagots, mais sa banquette deux bouteilles d'un divin nectar qui nous permit de mieux apprécier la vue sur les méandres de la Seine.

L'entreprise fut menée de main de maître par Jean-François Garnier qui fit honneur à son titre très envié de "pique-assiette".

Le convoi reprit la route avec une allégresse non contenue en direction de Forges les Eaux (un comble) pour une pause pique-nique. Après une libation dont ma fonction m'interdit ici de donner des détails, le groupe reprit la route en direction de la Côte.

A une station- service branle-bas de combat, la +8 de Laurent Beauvallet pilotée pour la circonstance par Caroline marque des signes d'échauffement, perdant son eau de refroidissement (pas Caroline mais la +8) et une fumée s'échappant de dessous le capot. Déjà, tournevis, clé de douze et pince monseigneur en main les vautours s'abattent sur leur proie comme la misère sur le petit peuple et la vérole sur le bas-clergé (ou le contraire, je ne sais plus). Les diagnostics fusent de tous cotés, c'est le joint de culasse, le bouchon du vase d'expansion, c'est la grosse durite du haut, c'est une femme au volant ..... Mais que nenni mes lascars (non pas toi Marc), c'était seulement un trop plein du circuit de refroidissement.

Ce petit contretemps fut l'occasion pour le petit groupe d'atardés (mais normaux) de tester les performances de leur Morgan ou de leurs motos pour rattraper le reste du groupe.



Arrivés à St Valéry sur Somme, nous prenons possession de nos chambres dans la résidence du Cap Hornu, un complexe hôtelier fraîchement rénové et situé sur la côte. Nous retrouvons nos amis belges Annie et Jean Stammet, Willie et Nina Swinnen, André Vermot mais également Yann Leclerc et sa petite famille ainsi que nos amis Heyndrickx. Mais aussitôt nous reprenons nos voitures pour rejoindre le parc ornithologique du Marquenterre, une réserve naturelle de la Baie. Au cours des saisons des milliers d'oiseaux sauvages y séjournent pour y nicher, trouver refuge, se nourrir ou se reposer lors de leurs migrations. Le groupe de morganistes se disperse le long du parcours à la découverte de magnifiques oiseaux.

De retour à l'hôtel, juste le temps de prendre une douche et nous voilà attablés pour le dîner. Le repas terminé, les plus courageux iront se promener le long du rivage avant de sombrer dans les bras de Morphée, comme dirait Tyson...

Le lendemain matin nous nous retrouvons à "la maison de l'oiseau" (eh oui encore). Ici l'oiseau nous est présenté sous ses formes, ses mouvements, couleurs, dans son milieu naturel de la Côte Picarde. Ce moment culturel terminé, ce n'était pas le moment de faire le pied de grue, les drôles d'oiseaux que nous sommes regagnent leurs vieux coucous pour un vol en escadron le long de la côte.

Cette ballade bucolique nous conduit au château des Rambures, un château fort classé monument historique où nous prendrons la becquée dans un pavillon de chasse situé dans le parc. La visite intéressante du château terminera cette sortie et à tire d'aile de Morgan nous regagnames nos nids douillets.

Alain en organisant cette sortie sous le signe de l'oiseau a su réveiller en nous l'amour pour ces petits animaux car il est bien connu que chaque morganiste qui se respecte abrite toujours deux ou trois rossignols dans sa voiture.

MICHEL BRAUN

## UN PEU DE GRAMMAIRE EN PRÉAMBULE....

Quelques uns d'entre nous sont parfois surpris, voire désorientés, lorsqu'au cours d'une conversation ils entendent successivement parler d'UN MORGAN ou d'UNE MORGAN...

Rassurez vous nous ne sommes pas revenus en 1890, date à laquelle se posa le problème du genre a donner au nouveau vocable AUTOMOBILE MASCULIN OU FÉMININ? le Conseil d'État fut le premier consulté, car il s'agissait (déjà) d'établir des règlements complexes, bien entendu, au sujet de ce nouveau véhicule.

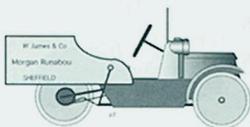
Comme toujours, une campagne de presse se développa: "L'opinion publique se divisa en deux camps....les masculins et de l'autre les féminins; les premiers donnaient l'impression d'avoir l'avantage, il semblait, en effet, contre nature de donner un nom féminin à un véhicule très puissant, une espèce de monstre beau et horrible à la fois! en pleine bataille, le Conseil d'État crut opportun de recourir non pas a des techniciens de la mécanique, mais a ceux du langage, on interpella l'Académie qui, sans hésitation, proposa le masculin...on dira UN AUTOMOBILE..."

Mais un linguiste très connu "Michel BREAL" contrairement à ses collègues, soutint avec autorité que le terme étant le substantif de la locution féminine, voiture automobile devait rester féminin; en effet on dira UNE AUTOMOBILE. (cf. L'ENCYCLOPÉDIE AUTOMOBILE - GRANGE BATELIERE PARIS)

Alors direz-vous, pourquoi parle-t'on souvent d'UN MORGAN? en voici la raison:

Vous n'ignorez pas que l'État, dès qu'il aperçoit quelque chose de nouveau à l'horizon cherche immédiatement, et généralement avec succès, a en tirer quelques subsides....il y avait l'impôt sur les fenêtres, sur les pianos, sur les chiens, sur les vélocipèdes, l'automobile qu'elle soit au masculin ou au féminin, cela importait peu pourvu que ça rapporte!!!

Donc on taxa les véhicules automobiles dès avant 1900...mais après l'Armistice de 1918, les usines d'armement n'avaient plus rien a fabriquer et cherchaient des débouchés; l'automobile populaire pouvait en être un, mais encore fallait-il qu'elle ne soit pas écrasée d'impôts que représentaient les diverses taxes d'État, taxes Municipale, Demi taxe (pour les agriculteurs, déjà), taxes spéciales pour l'Alsace-Lorraine, taxes de prestation, taxes de séjour (oui, oui, pour les étrangers circulant avec leur autos en France) Quelques industriels, probablement influents et bien placés, obtinrent de faire voter au Parlement une loi le 25.06.1920, instaurant un régime



spécial et une tarification relativement modeste applicable à une catégorie de voitures populaires dont la construction devait donner un coup de fouet à la crise qui, déjà, s'installait et pouvait aussi démocratiser l'usage de l'automobile, usage jusqu'alors réservé exclusivement aux gens fortunés.

On dénomma cette catégorie CYCLE CAR, appellation déjà en cours avant la guerre particulièrement en Angleterre (Mr TOUBON n'était pas encore de ce monde heureusement, et personne ne s'éleva contre cet anglicisme) mais on ne pouvait pas dire UNE cycle car, donc ces véhicules devinrent automatiquement UN cycle car.

Le cycle car était astreint à une imposition forfaitaire annuelle avantageuse de 100 F par an, à condition: qu'il ne pèse pas plus de 350 Kgs en ordre de marche, que le nombre de places ne dépasse pas deux et que sa cylindrée soit inférieure à 1.100 cm<sup>3</sup>.

Inutile de préciser que la limite de poids fut très difficile à respecter, à l'exception des 3 roues, des premiers AMILCAR, SALMSON, SENECHAL ou autres, les cycle cars proposés devinrent vite des voiturettes, la 5 CV CITROEN, n'a jamais été un cycle car, et PEUGEOT qui avait sorti la Quadrillette en deux places en tandem puis cote à cote, l'abandonna au profit d'une 5 CV qui était loin de valoir la première.

Ce régime "de faveur" fut de courte durée, en 1925 la loi fut abrogée et les cycle cars retombèrent dans le régime fiscal de l'automobile.

En 1922 existait une CHAMBRE SYNDICALE des Constructeurs de Cycle cars, elle comprenait 28 membres, son Président était l'ingénieur VIOLET, DARMONT qui construisait les MORGAN trois roues sous licence, y fut admis dans la séance du 8 Novembre 1922, le siège de cet organisme était 161 Ave de Malakoff à PARIS.

Le terme CYCLE CAR existait encore dans le "jargon" des cartes grises, au chapitre GENRE emplacement ou figure soit les initiales V.P. (pour voiture particulière) ou CTTE (pour camionnette) ou CAM (pour camion) en 1981. il a disparu avec l'informatique, comme il fut un temps de la désignation au chapitre CARROSSERIE, du terme CABRIOLET actuellement remis en vigueur. (ce qui n'empêche pas que des cabriolets ayant fait l'objet d'une mutation durant la période "sans" se trouvent aujourd'hui titulaires d'une carte grise avec mention CARROSSERIE: C.I (conduite intérieure) et qu'il est impossible, sauf passage aux Mines (= parcours du combattant) de faire rectifier le document qui, même en cas de mutation actuelle, restera toujours C.I...)

Actuellement certains possèdent encore des véhicules avec la mention CYCLE CAR sur leur carte grise, en cas de mutation, la démarche n'est pas triste en Préfecture, d'abord parceque les textes sur le Contrôle Technique qu'on ne manquera pas de vous réclamer, ne mentionnent le terme ni dans la liste des GENRES concernés, ni dans celle de ceux qui en sont dis-



pensés...ensuite l'ordinateur refusera le terme CYCLE CAR et le ou la préposée sera paniqué(e), par quoi substituer, alors vous obtiendrez une carte grise avec la mention GENRE: CYCLO ou TRICYCLE ou QUADRICYCLE ou même CYCLE, ou encore ça c'est vu VÉLO !!! C'est ubuesque car si vous vous plongez dans le Code de la Route vous constaterez qu'un QUADRICYCLE est pratiquement une voiture d'infirme équipé d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas celle d'un cyclomoteur et dont le poids ne dépasse pas 300 Kgs.

On est loin de la puissance fiscale de 6 ou 7CV d'un MORGAN trois roues et des 30 vaillants canassons qu'il peut faire sortir de l'écurie en ouvrant les gaz en grand!!!

L'histoire de l'épopée cycle cariste reste à écrire.....entre 1919 et 1939, rien qu'en France, l'auteur a relevé 181 marques, allant de ABLE à ZIM en passant par LE CONFORTABLE, L'ECLAIR, L'ÉLYSÉE, LE MÉHARI, LE ROITELET et LE TIC TAC, dont on ne sait pas s'il marchait comme une montre!!!

Il existait également LE CYCLECAR CLUB DE FRANCE au 41 Rue de Richelieu à PARIS dont le fondateur en Mai 1921, était le premier importateur des MORGAN en France, Mr FRANQUEBALME, ce club comptait 668 membres en 1923.

Ce long exposé était indispensable à votre compréhension, maintenant vous savez pourquoi on dit UN MORGAN pour un cycle car à trois roues et UNE MORGAN pour une automobile MORGAN à quatre roues qui n'a rien, sauf la marque, de commun avec un cycle car de 350 kgs.....



Guy Burnat

## QUESTIONS TECHNIQUES

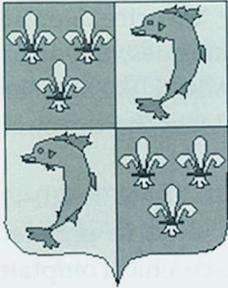
De Pierre DOMINO de Besançon:

Comment changer une roue crevée en pleine campagne?-bombe anti crevaison?

Réponse: si vous avez des pneus tubeless, surement pas car vous allez tapisser l'ensemble de la jante avec le produit d'étanchéité qu'il est bien difficile de nettoyer ensuite. Sinon pour ce qui est de mon expérience seule des crevaisons très ponctuelles (clous par exemple) et à condition de s'en rendre compte rapidement, avant que la chambre à air ne soit déchirée, peuvent être traitée de la sorte. En bref mieux vaut retrousser ses manches et procéder suivant le manuel d'usine.

LA RONDE DAUPHINOISE  
6<sup>ème</sup> DU NOM  
OU LE RALLYE VU PAR "LA DROITE MAJORITAIRE"

24 et 25 Mai 1997



Première rectification due sûrement à une erreur de pensée bien légitime en cette date, ceux qui ont la parole ou plutôt l'écriture se tiennent à droite dans les voitures francisées et sont appelées navigatrices pour le sexe dit faible, navigateurs pour ceux d'apparence mâle ou copilote pour les indéterminés ou indécis.

Pour sa sixième édition les irréductibles ont fait la descente depuis Paris et, contrairement à certaines années, avec une météorologie incitant plus à la promenade, sans ennuis mécaniques avec une circulation favorable.

Tout de suite pour leur faire regretter de ne pas s'être déplacés, la Ronde, cette année, se déroule sur deux jours, de jour et sous un magnifique soleil (crème solaire obligatoire pour les épidermes sensibles).

Les irréductibles Pascale et Michel Braun avec leur Lotus (4<sup>ème</sup> participation), Hélène Gall et Françoise Fichet (3<sup>ème</sup> participation), Gérard Bionne flanqué comme d'habitude de Georges Stress (4<sup>ème</sup> participation), sont au rendez-vous du contrôle technique où, de nouveau, Françoise pour ne pas faillir à la tradition se fait remarquer en ayant des feux rouges qui se mélangent avec les stops.

Certaines mauvaises langues pourraient penser qu'elle le fait exprès, histoire d'attirer sur elle d'entrée les projecteurs de l'actualité, faisant remarquer qu'une nouvelle fois elle est au départ.

Michel, toujours dévoué, plonge sous le tableau de bord, démonte et remonte par ci par là quelques pièces; Gérard nettoie les culots de lampes englués par la rouille; on change des lampes, on secoue vigoureusement, un coup, ça marche, trois coups, non et nous décidons démocratiquement que la voiture peut partir dans l'état étant donné que, si cela se passe bien, "la Ronde" doit se dérouler de jour et que le problème ne survient que lorsque les lumières sont allumées.

Pendant ce temps d'autres musardent histoire d'essayer de glaner quelques renseignements sans vouloir pour autant mettre la pression (la stress des champions).

## Résumé de ce qui nous attend en 4 étapes:

### -1e Samedi:

la 1ère Bourgoin-Villard de Lans en 6 secteurs - 181 kms

la 2ème Villard de Lans- Saint Marcellin en 2 secteurs 105 kms

la 3ème Saint Marcellin-Villefontaine en 4 secteurs 130 kms

### -1e Dimanche

la 4ème Villefontaine-Chapeau Cornu en 7 secteurs 183 kms

Donc pour les premiers, départ à 11h30 le samedi depuis le parking de la succursale Renault de Bourgoin Jailleu. Nous sommes déçus car nous n'avons pas la foule habituelle pour nous acclamer et nous témoigner leur admiration.

La première étape se déroule sans encombres, chaque secteur étant passé sans erreurs de parcours et dans les temps, nous arrivons à Villard de Lans accueillis par la représentante de l'office du tourisme remettant à chaque équipage la mascotte en peluche de la station, où il nous est servie une collation qui devrait permettre à la maréchaussée d'interdire à chaque pilote de reprendre le volant vu que les 0.5 g devraient sans problèmes être dépassés pour ceux qui se sont risqués à y goûter.

La deuxième étape, compte tenu de ce que nous venons de faire, s'annonçait sous les meilleures auspices et, dans l'euphorie, nous voilà repartis à 16h30 par une route permettant juste à deux Fiat 500 de se croiser sans se frotter les rétroviseurs ni déchirer la capote servant de toit.



C'est là que Gérard, profitant d'un arrêt de quelques voitures pour laisser passer un autocar, double tous les concurrents partis avant lui et emmène toute la caravane à une bonne vitesse qui nous aurait valu 3 points minimum. Nous nous retrouvons à l'entrée d'une ville, perdus!!! Il fallait trouver une D.255 sur la gauche...La ronde commence (pas la dauphinoise, nous sommes en plein dedans), mais celle des perdus, chacun cherchant où il se trouve; les deux G. rebroussement chemin, décidés à trouver cette fameuse route; Françoise/Hélène, Michel/Pascale prennent l'option de retrouver d'une autre manière le bon fil, quitte à brûler les éventuels contrôles de passage, par des routes détournées ou pour le plaisir de faire voir à Hélène et Pascale le paysage des Grands Goulets entrevus lors de la première étape deux heures avant.

Bilan: Gérard et Georges ont trouvé la bonne route avec le contrôle de passage, mais arrivent à la fin du premier secteur presque à l'heure où ils devraient être à Saint Marcellin et 10 minutes avant le départ de la troisième étape. Total: 56 points. Françoise/Hélène, Michel et Pascale arrivant sans trop de pénalités, mais ils leur manquent ce contrôle. Total: 20 points + le retard aux diverses arrivées.

Il est donc presque 19h00 lorsque nous quittons Saint Marcellin pour la dernière étape de la journée, le nez un peu bas pour les

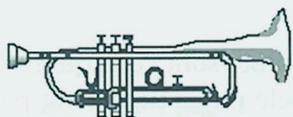


L'association des propriétaires des voitures anciennes de la région de la vallée de la Saône a organisé une manifestation pour le 10 septembre 1983. Les voitures exposées sont de toutes époques et de toutes marques. Les visiteurs sont nombreux et les propriétaires sont très satisfaits de la manifestation.



navigatrices, le livre de route entre les jambes pour les navigateurs, mais calmés et plus attentifs. Nous rallions sans encombres (autrement dit sans pénalités complémentaires) Villefontaine et l'Hôtel Mercure pour dîner et passer une bonne nuit réparatrice accueillis par deux gendarmes arborant une tenue plus en usage dans les D.O.M. T.O.M. qu'en Isère.

Après une toilette et une douche réparatrice, nous nous sommes tous retrouvés pour un apéritif et un dîner qui fut suivi d'un spectacle très sympathique servi par les deux gendarmes précédents qui, avec bonne humeur et énormément d'humour, jusqu'à 1h00 du matin, ont fait oublier à certains leur "dés de sens sein k'ante ceint que" et à tous que le lendemain, dimanche, les premiers départs étaient à 7h00.



Donc, pour être certain d'être à l'heure, un lever à 5h30 permettant de se préparer, de se restaurer, de charger les voitures, de faire disparaître le voile opaque de mouchérons sur le pare-brise et, surtout de mettre la crème solaire car malgré l'heure matinale les rayons commençaient avec bonheur à réchauffer certaines douleurs rhumatismales.

Les deux premiers secteurs se passent sans problèmes, dans les temps, ni erreurs de parcours; le troisième secteur étant essentiellement effectué à l'aide des fameuses photocopies de cartes, déjà tellement bien décrites par Françoise dans ses précédents reportages de la Ronde qu'il est inutile d'y revenir, Gérard et Georges prennent le commandement de notre trio et nous pointons au premier contrôle devant deux commissaires inquiets de savoir si ils étaient au bon endroit, étant donné que nous étions les premiers (joie non dissimulée d'être les meilleurs cette fois).

Toujours est-il que ce secteur fut réalisé agréablement, permettant aux deux navigatrices d'en apprécier un peu mieux le paysage, c'est Françoise qui l'a avouée quelques semaines plus tard.

De nouveau un arrêt permettant de prendre un petit déjeuner avec au choix une assiette de charcuterie plus quelques gâteries et, pour les plus courageux, des tripes; apparemment seul Michel l'eut, de mauvais souvenirs de la 4<sup>ème</sup> Ronde devant remonter à la mémoire ou d'ailleurs pour certains.

Après cette collation la Ronde fut plus une bonne balade, sans trop de difficultés, nous permettant de musarder, sous un merveilleux soleil, pour nous faire découvrir une belle campagne, un crû de vin blanc mousseux façon champenoise servi bien frais et bien d'autres plaisirs, ralliant le terme de cette ronde au château Cornu découvert l'année dernière à 7h00 du matin sous la pluie, le froid, les yeux rougis par une nuit de galère.

Dernier repas dans une ancienne étable ou écurie de relais de poste, fort bien restaurée et bien fraîche, qui aurait dû nous permettre de déguster un vin servi en tonnelet, mais est-ce la méconnaissance de la

nature des crus de la région car même Gérard a renoncé à le goûter dès la première gorgée, se rabattant sur les bouteilles de Badoit et d'eau minérale du robinet!!

Le classement pas brillant et pourquoi en parler, nous nous sommes bien amusés, notre public ne nous en tenant pas rigueur puisqu'une haie continue sur 3 ou 4 files nous a accompagné à partir de Fontainebleau pour notre rentrée et pour nous témoigner leur admiration d'avoir participé à cette 6<sup>ème</sup> édition.

### Encore deux précisions avant de vous laisser:

-la navigatrice, le navigateur ou le copilote sont ceux qui tentent de tenir sur leurs genoux le livre de route (appelé phonétiquement par les anti tout bon "rode bouc"), sans voir grand chose de la route et du paysage et qui essaient du mieux qu'ils peuvent de ne pas se tromper dans les directions à prendre.

-la D 255 se trouve dans le village de La Balme de Rencurel 38680, juste à droite (sous réserve que la Concolta n'ait pas un esprit de vengeance) il y a un hôtel restaurant avec terrasse et véranda se nommant "Hôtel Restaurant Perazzi tél. 04 76 38 97 68", c'est un Logis de France\*\* avec piscine et à la place du point d'interrogation sur le "rode bouc", il fallait lire: 0,3 dans la colonne kms et 0,2 dans la colonne miles.

Par autorisation spéciale de Monsieur FLETCHER:  
Georges STRESS

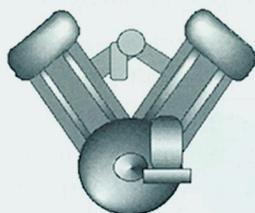
### QUESTIONS TECHNIQUES

De Pierre DOMINO de Besançon:

Le collecteur d'échappement dégage une chaleur entraînant une détérioration de la peinture du capot qui devient mate à ce niveau. Pose d'un isolant?

Réponse: d'abord s'assurer que votre allumage soit correctement réglé. Si tel est le cas, il ne reste plus qu'à poser un isolant. L'idéal étant de monter une plaque isolante à quelques centimètres du collecteur. Pas toujours facile si l'on ne veut pas que cela fasse par trop bricolage.

### 1913: Le Grand Prix



L'été 1913 marque une date importante dans l'histoire Morgan. C'est en effet en Aout que W.G. MacMinnies remporte le **Grand Prix de France** des voitures à Amiens et sa voiture fera la gloire de Morgan qui proposera dès le salon en Septembre à Olympia, un modèle identique équipé d'un JAP à soupapes en tête, refroidit par eau: le "Grand Prix" pour £115.

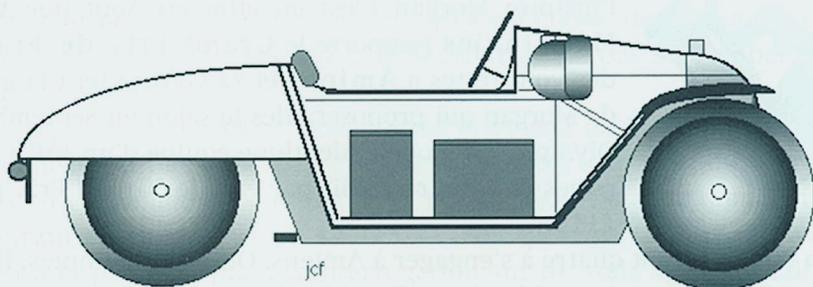
En fait ils seront quatre à s'engager à Amiens. Outre MacMinnies, H.F.S. Morgan engage une voiture identique, Rex Mundy est équipé d'un moteur "Baker Precision" à eau et N.F. Holder d'un "Blumfield". Seuls les trois premiers prendront le départ. Avant la fin du premier tour H.F.S. est éliminé par le bris d'un piston et Rex Mundy par la perte d'une roue. MacMinnies parti quatrième, malgré plusieurs crevaisons le reléguant à la quinzième place et une lutte acharnée dans le dernier tour, finira premier devant un Bedelia. Il sera néanmoins déclassé, les organisateurs ne reconnaissant pas la Morgan comme une voiturette mais comme un side-car. Peu importe le succès est réel et les ventes suivront y compris en France où des 1919 Darmont pris la licence.

La carrosserie était plus longue, permettant d'abaisser les sièges de plusieurs centimètres, le cadre de cette carrosserie était en bois pour l'alléger quant à sa forme un fait est assez troublant. H.F.S. ne possédait pas que des Morgan pour son usage personnel. Il roulait dans une Vauxhall Sport 1913 dont la ligne rappelle étonnement le Grand Prix dans sa partie avant. Une photo de 1915 représente les deux véhicules côte à côte et vu les proportions de chacun l'on pourrait croire que la Morgan est la version à pédale de la Vauxhall. Pour mémoire, Peter n'a pas failli à la tradition puisqu'il roule à l'occasion dans une Ferrari 412i.

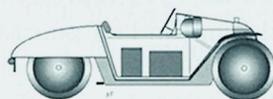
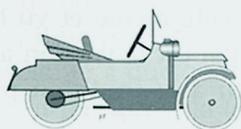
Si trois modèles et trois moteurs sont proposés en 1913, dès 1915 une seule carrosserie, celle du Grand Prix d'Amiens, reste au catalogue. Rapidement ce qui est le plus sportif des Morgan, s'impose aussi comme le meilleur des cyclocars et les succès en compétition seront légion. Les moto-

risations seront d'une très grande variété suivant l'humeur des propriétaires: M.A.G., JAP, Baker Precision, Anzani, Blackburne. Donné pour 60 mph (100 km/h) à sa sortie, le Grand Prix sera capable de 95 mph (155 km/h) en 1926 dans ses versions les plus affûtées. Il disparaît du catalogue en 1926, remplacé par l'Aero" qui est considéré par certain comme le plus beau des trois roues construit par Morgan.

C'est ce modèle qui sera introduit en France par Darmont sous le type Sport au prix de 5850 FF en 1919 et qui ira, lui aussi, glané de multiples succès partout en France y compris des records du Monde avec Dhôme, Darmont et Pierpont-Burnat. Il servira aussi de base à un nombre impressionnant de prototype mono ou biplace qui firent les beaux jours de Brooklands où certains atteignaient 175 km/h!!!. Toutefois le Grand Prix qui se voulait être le modèle sportif de la gamme, vivra à l'ombre du modèle Aero.



En effet nous verrons lors de l'étude de ce type qu'il apparut dès 1916, étant proposé à la vente, mais hors catalogue. L'Aero plus performant sera même parfois moins cher que le Grand Prix. Nous l'avons déjà dit, H.F.S. maniait avec une grande habileté la "réclame" fondée essentiellement sur les succès sportifs. Les publicités ne parlaient que des résultats du Morgan Runabout, ce qui couvrait en fait toute la gamme. Le Family apparaissait dans pratiquement toute les publicités accompagné suivant les cas du Grand Prix ou de l'Aero, ce qui pérennisait la confusion, à savoir la présence ou non de l'Aero au catalogue. A l'inverse lorsque les prix étaient mentionnés seul le Grand Prix était affiché. Alors, le Grand Prix était-il un produit d'appel pour les amateurs de compétition auxquels, dans la discrétion des bureau de ventes, l'on proposait l'Aero? Seul H.F.S. pourrait nous répondre.



## 1926: L'AERO

La naissance de l'Aero remonte en fait à 1916, en Avril pour être précis. Nous avons vu qu'après la victoire au Grand Prix d'Amiens 1913, H.F.S. n'avait pas perdu de temps pour exploiter commercialement ce succès historique, en proposant un modèle identique dès le salon à Olympia la même année. L'on voit apparaître en 1916 un nouveau modèle "Grand Prix", qui sera qualifié par la presse spécialisée de "**new Special Sporting Morgan**". En fait il s'agit du "croisement" du "Grand Prix" et "du Sporting". Propulsé par un moteur M.A.G., à eau, l'Aero, qui ne porte pas encore son nom, se caractérise par des roues avant voilées, l'apparition d'une pointe arrière qui débord largement la roue, l'absence de pare-brise et de capote et des sièges abaissés. Il est proposé à la vente £ 130. Il semble en fait que ce modèle corresponde à des commandes spéciales de clients célèbres, en particulier des "As" de la Royal Air Force qui n'était encore que le Royal Flying Command, comme le Capt. Albert Ball. Compte tenu des difficultés d'approvisionnement liées à la guerre très peu d'exemplaires seront construits et en 1919 l'Aero n'est pas encore au catalogue. Ce n'est qu'en Novembre 1920 qu'il réapparaît avec un certain nombre de modifications: les roues ne sont plus voilées, deux déflecteurs font office de pare-brise (les Aerosreens). Mais il n'est toujours disponible que sur commande spéciale prise surtout par des amateurs de compétition.

En 1923, l'Aero fait encore l'objet de modifications lui faisant prendre son aspect presque définitif: la pointe arrière voit son panneau supérieur devenir plat et horizontal, cependant que ses panneaux latéraux voient leurs bords se relever vers l'arrière, les leviers de vitesse et de freins sont reportés à l'extérieur, les ailes avant épousent les roues en relevant leurs bord vers l'extérieur donnant à l'Aero son aspect caractéristique, des manches à air permettent de ventiler l'intérieur de l'habitacle!!! enfin les ouvertures de capot sont masqués par des "louvres". Le modèle est vendu £ 200. 1924 et l'Aero apparaît enfin au catalogue pour l'année 1925.

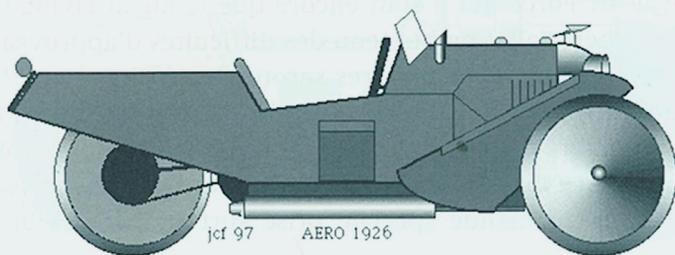
Morgan a commandé spécialement à **Blackburne** un moteur de 1096 cc à soupapes en tête et refroidissement à eau qui développe 35 CH pour l'en équiper et propose aussi un **Anzani**, le tout pour £ 160. Ce prix est inférieur à celui du Grand Prix, mais surtout à celui des concurrents pour des performances largement supérieures.

La fin de 1925 et son salon voit enfin l'Aero devenir le modèle sportif de la gamme en remplacement du "Grand Prix". Trois Aero sont exposés pour un seul grand Prix et sont motorisés par JAP, Blackburne ou Anzani pour leur permettre des vitesses supérieures à 120 km/h en version standard. Le succès, une fois de plus, est immédiat, renforcé par des victoires en course ou personne ne peut concurrencer Morgan.

En 1927, Morgan ne résiste pas au plaisir d'adjoindre une ver-

sion encore plus performante, le **Super Sport Aero**, qui dépasse les 130 km/h, la version de base se "contentant" de 110 km/h. Rappelons qu'à l'époque la vitesse de pointe de la plupart des véhicules de cette catégorie ne dépassait pas 80 km/h. Mais il perd les ailes et la pointe si caractéristique du modèle de base et annonce la caisse de ce qui sera le Super Sport 3 vitesses. L'Aero ayant enfin atteint sa maturité il ne subira que peu de changements jusqu'en 1931 si ce n'est ceux qui affecteront l'ensemble de la gamme. Le plus important sera l'apparition de la boîte à trois vitesses qui équipera quelques Super sport, H.F.S. écoulant les stocks restant de deux vitesses sur l'Aero jusqu'à la disparition du modèle au catalogue en 1933.

Pourquoi l'Aero est-il considéré comme le plus beau des trois roues par les amateurs? Il est sur que sa ligne est une des plus belles qui soit aussi bien de face que de profil. Les ailes avant sont d'un superbe dessin et donne à penser que l'engin ne va pas tarder à prendre son envol; de même que



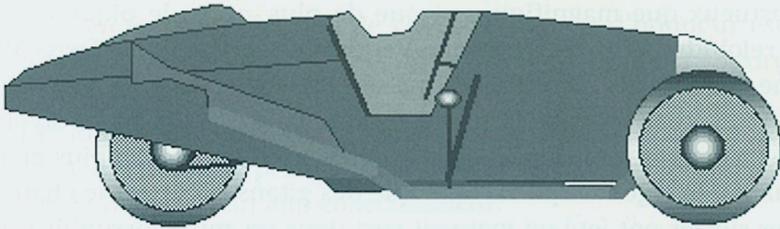
celui de la pointe arrière qui prolonge élégamment le cockpit. Ce fut aussi celui qui correspondit à l'apogée des trois roues en général et des Morgan en particulier, les années 30 marquant le déclin de ce type de transport avec l'arrivée de la production de masse des automobiles à 4 roues et donc à même de lutter économiquement avec les cycle car. Enfin il ne fut produit qu'à un nombre relativement restreint d'exemplaires. Mais surtout et nous l'avons vu, il était avant tout la base de versions "compétition" qui firent la réputation d'invincibilité de Morgan. H.F.S., en homme avisé, avait d'ailleurs fort bien compris tout l'avantage à avoir un modèle proposé à la vente mais pas au catalogue: en cas de succès il en retirait tout les bénéfices, en cas d'échec s'agissant de commandes spéciales la faute revenait au client. Ce n'est qu'en 1925, que sur de son coup, il mit officiellement le produit au catalogue.

Et des succès, il y en eut! citons parmi les plus significatifs ceux de Harold Beart qui fut le premier à dépasser les 100 mph (160 km/h) établissant plusieurs records mondiaux à Brooklands en 1925 en classe 1100, ou encore ceux de Mrs Gwenda Stewart à Montlhéry en 1929 qui fut la première à parcourir plus de 100 miles dans l'heure, établissant là encore plusieurs records mondiaux étant même chronométrée à 182 km/h sur 5 miles en 1930 le tout sur 3 roues et 1000 cc !!! Avis aux amateurs.

Il reste à savoir d'où vient la dénomination Aero, car les autres modèles reprenait un nom dont la signification était évidente. Je n'ai

pas retrouvé d'explication venant de l'usine. Est-ce en hommage aux "As" de la Grande Guerre qui semblent avoir été à l'origine de ce modèle? Toujours est-il, que l'analogie avec l'aviation n'était pas vaine puisqu'un chroniqueur de l'époque, C.E. Allen, écrivit : "le joyeux cliquetis des culbuteurs, les étincelles qui s'échappent des lumières d'échappement la nuit, les projections d'huile sur les "Aeroscreen", et sur une route bosselée l'impression d'être sur le taxi way d'un aérodrome de campagne... pas étonnant qu'il lui ait donné le nom d'Aero"

Jean-Christophe FROT.



L'engin de Harold Beart. Le moteur était caché par un carénage très étudié qui permettait un meilleur refroidissement. Si le moteur avait été spécialement préparé il n'était pas moins lourd que le modèle de base. Par contre le gain de poids avait été obtenu sur la caisse qui ne pesait que 25 kgs. Il atteignait 160 km/h à 4.300 tour/minutes.

A SUIVRE

## *Des nouvelles du Sud-Est*

Jeudi 8 Mai 97

Pour être à Lourmarin à 9h30 quand on habite dans l'Uzège, il faut se lever tôt; à la campagne, nous avons l'habitude.

Hormis le trajet qui prend une bonne heure, il faut, avant de partir, nourrir les poules, biner les petits pois, arroser les tomates, faire chauffer la Morgan, préparer le pique-nique, s'équiper chaudement -aujourd'hui il va faire froid en haut du Ventoux... Nous sommes enfin prêts pour participer à la 47ème sortie du Sud-Est.

Cette sortie se présente sous les meilleurs auspices puisque, comme toujours, Maurice nous a concocté un tracé par des itinéraires tout aussi tortueux que magnifiques et que de plus, après le pique-nique, nous devons rejoindre la sortie Camargue-Ventoux organisée par le Swiss Mog : une douzaine de Morgans européennes qui se promènent dans notre région.

Baigné dans la lumière jaune pâle des premiers rayons matinaux, le château de Lourmarin offre à nos yeux son image la plus majestueuse, et malgré la légende qui raconte que des gitans occupant le château il y a quelques siècles ont jeté un mauvais sort dans ses murs lorsqu'ils s'en firent expulser, le plus cartésien d'entre nous, malgré son rire sarcastique, sent bien qu'il se passe quelque chose là-haut derrière ces fenêtres à chenaux dont une seule d'ailleurs est habillée de rideaux...

10 Morgans plus un TR3!! (nul n'est parfait) sont alignées comme à la parade et attendent le départ. Joie des retrouvailles, embrassades, tiens, nos amis "belges" de la Grande Motte sont là pour la première fois avec leur 4. Les Accarie, Garbal, Robert, Marquillanes et leurs amis en Triumph, Giorsetti, Audry avec 2 Morgans et nous-mêmes avons répondu présents à l'appel de notre cher délégué et de Christine.

10H. Départ via Cucuron, Cabrières d'Aigues, Vitrolles, Céreste, Reillanne, Camiol, Siniane, St Christol, le tout entrecoupé des arrêts pipi indispensables.. il fait beau, c'est beau, le bonheur! Les avignonnais nous rejoignent sur le lieu du pique-nique; l'organisation avait prévu des tables mais certains ont préféré manger par terre, dos au vent qui soufflait un peu ce jour-là.

Le Swissmog était à table quand nous les avons rejoints vers 14h15 sur la place de Monieux. Toutes leurs Morgans y étaient rangées sous un panneau du siècle dernier indiquant qu'il était "interdit de stationner les charrettes sur cette place" (cf. photo). En attendant, les dames pirent le soleil en philosopant sur la dernière mode qui consiste à se faire refaire les grandes lèvres!!!(sic) Les hommes espéichèrent les voitures des étrangers,

comparant les accessoires, les tableaux de bord en bois, les pare-soleil (ça existe) etc.... Le café pris, tous en voiture et direction Le Ventoux.

Merveilleuse côte. 24 Morgans à la queue-leu-leu, quel spectacle! En haut, il fait froid, y'a un vent terrible mais qu'est-ce qu'on est venu faire là? donc on redescend. Le Ventoux, c'est ça : on est heureux de le gravir le plus vite possible et on est encore plus heureux de redescendre retrouver la chaleur de la plaine.

On est d'ailleurs redescendus d'autant plus vite que nous attendait au château de St Côme une dégustation de Gigondas : pelouse parfaitement tondue, les Morgans alignées, la table au centre, quelques bouteilles de vin rouge pour réchauffer nos coeurs, c'est la dernière image que je garde de cette sortie. Elle était magnifique.

Samedi, le Swiss Mog vient à Uzès. Je dois les y retrouver.

### **Samedi 10 Mai 97 - Uzès**

9h30 : je suis en faction à l'entrée de l'Évêché, la cour d'honneur est réservée aux Morgans. Le marché d'Uzès est très couru et parquer sa voiture est un sport très difficile.

10h : les 14 Morgans du Swissmog arrivent. Remise de petits cadeaux à chaque participant et invitation à prendre une coupe de champagne au coeur du Marché dans la bodega d'un ami collectionneur.

Une heure pour faire le marché, c'est à dire dévaliser les commerçants en tissu provençal, huile d'olive et autres ingrédients aux couleurs et saveurs de notre pays.

11h : départ pour Anduze et la bambouseraie de Prafrance. Je ne les suis pas. Pour me remercier de l'accueil que leur a réservé le seul membre du Morgan Club de France présent ce jour-là, ils nous invitent avec Martine le dimanche à Sauveterre à l'apéritif final de leur sortie.

Dimanche 11 mai 97

L'apéritif était somptueux. Les petits toasts à la tapenade, brandade et le vin de Jean XXII nous laisseront un souvenir impérissable - tout comme le repas au Château de Varennes qui suivit, etc.... Les adieux furent déchirants, nous avons élucubré, élaboré des rêves de retrouvailles autour de Morgans, d'amitié, de bouffe, de culture, d'échanges, que sais-je, enfin, c'est sûr, nous allons tous nous revoir.

De retour à Uzès après avoir admiré, libre dans la nature, une horde de sangliers s'empiffrant de truffes (la saison interdisant aux hommes de les rechercher), j'ai posé mes fesses sur la 125 Terrot, j'ai fait trois fois le tour de la maison, puis je suis allé vérifier que les poules avaient encore du grain et de l'eau -histoire de me remettre les pieds sur terre. Alors, tout étant dit et consommé, j'ai allumé la télé pour savoir si dans le monde il s'était, pendant tout ce temps, passé quelque chose de plus intéressant.

Michel Coumes

## INVITATION AU VOYAGE

Danyela et moi sommes partis une semaine vers la Provence; voici en deux chapitres nos impressions de voyage: les routes et l'hébergement.

**1- Les routes:** N6 à partir de Fontainebleau jusqu'à Tournus, puis Bourg en Bresse -Ambérieu-Belley-Chambéry-Saint Jean de Maurienne-Cols du Télégraphe, du Galibier, du Lautaret-Briançon. Routes toutes en très bon état et bien revêtues. Col de l'Izoard difficile à cause de l'état très dégradé du revêtement, à éviter. Embrun-Gap-Serres-Nyons- Vaison-Bédoin au pied du Ventoux. Quelques portions dégradées limitant la vitesse à 60-70 kmh.

Retour par les Gorges de l'Ardèche, bon état, Aubenas-Vals-Antraigues-Tence, alternance de belles portions roulantes et de secteurs dégradés au gré des subventions. Saint Etienne-Roanne-Digoin-Corbigny-Clamecy-Auxerre puis de nouveau N6; Belles routes, bon état mais de nombreuses traversées de villes et villages entre St Etienne et Roanne, l'alternative étant l'autoroute sur 80 kms.

**2-L'hébergement:** Hostellerie des Comtes de Challes. 247, montée du Château, 73190 CHALLES les EAUX . Tél: 04 79 72 86 71. Beau cadre dominant par une belle terrasse arborée la vallée. Grande chambre confortable mais manquant un peu de charme. Bonne table. Aimable. Pas de garage mais on gare les voitures sur la terrasse à l'intérieur de la propriété. Compter environ 1.000 FF pour deux(Chambre+petit déj.+repas du soir).

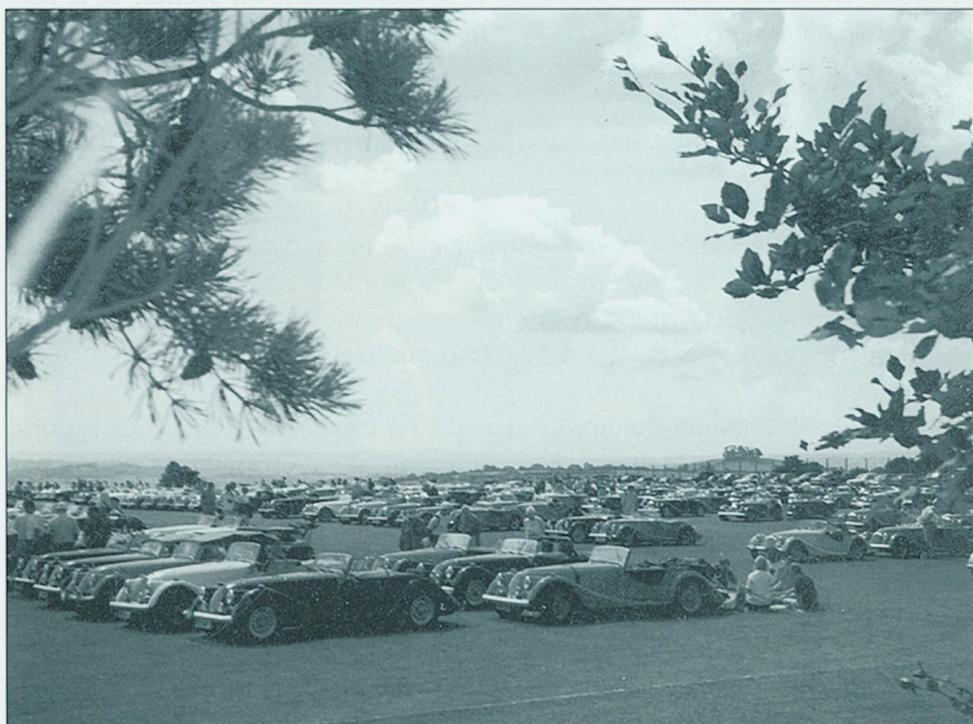
Hostellerie Placide, route d'Annonay, 43190 TENCE. Tél 04 71 59 82 76. Ancien relais de poste avec de belles chambres gentiment décorées, un accueil particulièrement aimable et prévenant et une excellente table. Très bonne étape. Parking à l'abri des regards. Environ 1.000 FF.

Enfin et surtout à Bédoin le **Domaine de Pierravon**, tél. 04 90 65 61 10, ferme auberge tenue par Gérard et Elisabeth Patte. 5 belles chambres confortables. Diners sous la tonnelle devant la piscine, faits des produits de la ferme - soupe au pistou-terrines et civet de marcassin-caviar d'aubergine etc... j'en passe. Le paradis au pied du Ventoux!!! \*\*\*\*\*

**Vous aussi, envoyez nous vos appréciations sur les routes et l'hébergement lors de vos périples en Morgan.**



que Brian et Pam vont les rencontrer quelques semaines de longue date et des amis  
d'une grande fidélité pour les années.  
Le samedi fut assez court la journée, les nostalgiques du  
moment se font plaisir à l'achat de vêtements et de bijoux.



## POUR UNE PREMIERE, C'EST UNE PREMIERE!!!

De Couverture!!!

Ils étaient 800, mais seuls 13 ont eu droit à la première de couverture du "Miscellany", le bulletin mensuel du MSCC, le Club anglais ayant peut être réalisé que le "continent" n'était pas une abstraction mais un élément bien réel de l'Europe. Et qui ont-ils choisi, je vous le donne en mille, le débarquement du contingent français avec les Fichet en tête. Et ce n'est pas tout, ils ont même distribué des prix aux étrangers comme J. Coric au concours d'état, aux Fichet et Braun pour le déguisement, bref tout change même dans la très traditionnelle Albion. Alors un grand merci au MSCC qui a pris en compte nos remarques quant à l'accueil des étrangers et qui fait les efforts propres à nous convaincre de revenir.

Des échos que j'ai pu avoir il semble que le contingent de nos membres ayant fait le voyage fut fort satisfait de son séjour. Brian Crabtree leur avait concocté un parcours digne de sa réputation le vendredi. Il est vrai que Brian et Pam sont des européens convaincus de longue date et des amis d'une grande fidélité. Merci à tous les deux.

Le samedi fut arrosé durant la journée, les nostalgiques du camping en firent les frais cherchant désespérément où sécher! et le soir après la pluie l'on arrosa les gosiers pour se réchauffer et il paraît que l'ambiance mise par nos congénères resta dans les mémoires des anglais les plus blasés.

Il faut dire que cette fois, Jackie qui veillait d'habitude à ce que nos libations ne dépassent pas les bornes, n'était pas là.

Voici donc quelques photos où le Président, pourtant élu démocratiquement, abuse de son pouvoir et se prend pour Néron, les Fichet retourne leur veste car après nous avoir montré leur penchant pour l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, en grande tenue de l'Amiral de la Flotte quand même, les voici devenus impérialistes, romains certes, et tigres de papiers.

Pendant ce temps les pauvres Prouzet, Mourgère, Lévéjac, Coric et autres esclaves furent barbouillés de crème pour être jeté aux lions par ceux là même qu'ils avaient élus.

Jean-Christophe FROT



Les femmes de la troupe de théâtre de la paroisse de Saint-Jacques, en costume d'actrices, lors d'une représentation. À gauche, une jeune fille en costume de jeune fille. Au milieu, une femme en costume de jeune fille. À droite, une femme en costume de jeune fille.



Une femme en costume de jeune fille, au milieu, et une femme en costume de jeune fille, à droite, lors d'une représentation. À gauche, une jeune fille en costume de jeune fille.

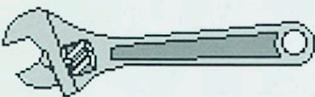
## QUESTION TECHNIQUE

- LA POLEMIQUE S'INSTALLE !!!

Pierre DOMINO, de Besançon.

Suite à l'article "En avant toute", paru dans le News 73 où Jacqueline FROT-RENAUD précise qu'il faut graisser le train avant moteur chaud, Pierre Domino nous oppose le manuel de l'usine qui stipule moteur froid. Pierre s'interroge sur l'existence d'une querelle d'école. Eh bien oui, cher ami, vous avez mis le doigt sur une polémique qui divise le Club depuis ses origines et qui failli mettre plus d'une fois le bureau en minorité. Nous espérions que ce point d'une extrême gravité pour la survie du Club ne serait plus abordé, mais votre jeunesse parmi nous, nous rapelle que rien n'est jamais acquit et qu'il faut donc remettre à plat cette dissension pour y mettre définitivement un terme. Alors moteur chaud ou moteur froid? L'étude de la mécanique des fluides nous laisse à penser que moteur chaud, l'huile étant plus fluide, le graissage sera plus abondant, ce qui est bien; mais alors il y a le risque d'en mettre partout si d'aventure votre semelle reste coincée entre la pédale d'accélérateur et le chauffage pendant quelques dixièmes de secondes supplémentaires. Le temps exact de pression n'a pas pu être déterminé par les autorités scientifiques. Devant l'absence de preuves formelles il n'est donc pas possible de trancher, raison pour laquelle le débat n'a jamais pu se clore. C'est ainsi que des petits malins ont décidé de ne plus s'occuper de cette foutue pédale de graissage et de son rapport avec la température du moteur. Ils procèdent tous les 1500 à 2000 km à un graissage du train avant comme suit: moteur froid, monter l'avant du véhicule sur cric de façon à ce que la suspension avant soit détendue et graisser abondamment avec une bonne graisse du commerce l'ensemble. Nous constatons, cher ami, que vous vous ranger parmi ceux-là, puisque vous préconiser encore mieux avec les nouvelles graisses sèches pour les chaînes de motocyclettes. Le débat est-il clos? Wait and see!!!

Les Techniciens Anonymes.



# 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