

morgan club france



Janvier 1998

news n°75

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

- 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

L'année 1997 vient de s'achever. Pour notre microcosme de "morganiste" ce fût une année bien remplie. Les délégués régionaux aidés parfois par certains membres n'ont pas chômé et nous ont proposé de nombreuses sorties toutes plus intéressantes les unes que les autres.

Nous avons eu la joie d'accueillir de nouveaux membres (nous sommes aujourd'hui quelques 220 membres) et le plaisir de constater que la passion pour nos autos est toujours d'actualité malgré la venue sur le marché automobile de nombreux cabriolets modernes. Mais 1997 fût aussi la grande tristesse de perdre un ami proche de nous par sa passion mais surtout par l'amitié que Marin offrait autour de lui.

Le MOG 1997 à Limoges a été une réussite grâce à Marc et Annick Laskar qui malgré un temps pas "neddesque" mais presque ont su nous préparer une réunion intéressante et des plus chaleureuses.

Que sera 1998 ? Je ne suis pas devin mais en tout cas je peux vous prédire que l'année sera également bien remplie si j'en crois les projets des différentes délégations. Notre ami Jean-Pierre Thévenin quant à lui est en train d'organiser le MOG 98 à Cannes et d'après ce que j'en sais, cela promet... Il aura lieu très vraisemblablement à la fin du mois de Septembre. A la mi-avril nos amis de Jersey rééditent comme en 1995 une réunion franco-britannique sur leur île. Compte tenu du succès de la précédente réunion l'événement n'est pas à manquer (vous devriez recevoir prochainement un courrier d'une agence de voyage de Jersey). Quant à votre serviteur, il vous fera bientôt part de certains projets...

Mais 1998, pour le Club, sera surtout ce que vous en ferez, par votre participation aux événements qui vous sont proposés, par les idées et projets que vous pourrez partager avec les autres membres pour faire que notre Club soit encore plus dynamique.

Je vous souhaite une bonne et heureuse année au volant de votre Morgan.

MICHEL BRAUN

EVENEMENT !!! 1998

LE MORGAN CLUB de FRANCE
fête ses 25 ans.
voir page 10

BATH du 24 au 28 Juillet 1997.



Cette année la grande célébration a eu lieu en Juillet à Bath. Cette ancienne ville romaine devait être tentante pour les latins que nous sommes; aussi 15 voitures françaises étaient présentes, ce qui nous semble une bonne représentation de notre pays. Le rassemblement des Français avait lieu au Havre, notre port d'embarquement. A 11 heures du soir les familles Braun Fichet, Méaule, Brunerie, Lévêjac, Mourgère, Travaillé, Hahari, Prouzet, Brun, Lebarq, Huet étaient à bord du ferry, et leurs passagers avaient rejoint leur cabine pour une courte nuit car nous arrivions le lendemain à 5 heures.

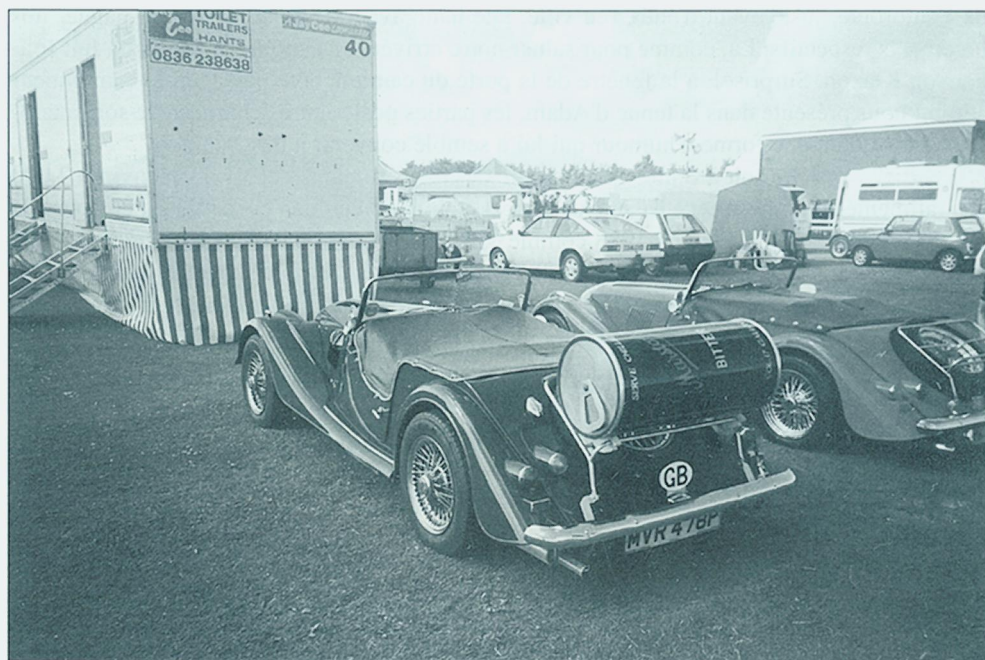
Au débarquement à Portsmouth, l'ami Crabtree et son épouse, nous attendaient avec le soleil. Grâce à eux nous passâmes la douane comme des V.I.P. et comble de la gloire un photographe professionnel nous guettait sans agressivité pour notre plus grande joie. Plusieurs poses "naturelles" de notre arrivée furent prises dans le décor du port.

Brian Crabtree avait organisé un parcours avec road-book jusqu'à Bath, baptisé "Route Jane Austen", dont les étapes évoquaient le célèbre écrivain anglais du 18^e siècle. Notre premier arrêt était à Winchester ville natale de Jane Austen. Pour l'esprit, la visite de la très belle cathédrale nous fut commentée par un guide parlant français, et pour le corps, un petit déjeuner à l'anglaise, c'est à dire copieux, nous fut servi dans un des meilleur hôtel de la ville. En repartant la voiture toute neuve de Monsieur Bionne se fit remarquée en fondant son accumulateur. Grâce au dévouement de Messieurs Brian et Egertron qui guidèrent notre ami vers un garage, cette panne fut surmontée. Mais retardés, les pauvres n'eurent pas la chance de visiter le château de Wilton, demeure du Comte de Pembroke, metteur en scène de cinéma à ses heures. Est-ce une occupation de grand seigneur? Le Roi Frédéric de Prusse daigna bien écrire quelques notes de musique! La demeure est magnifique de l'intérieur comme de l'extérieur et le parc superbe avec ses arbres, entre autre des cèdres gigantesques... L'Angleterre est vraiment la patrie des arbres.

A 13 heures nous déjeunons dans une jolie auberge où Brian a prévu un menu pour Français, c'est à dire raffiné et copieux. Quel travail de notre ami pour organiser avec précision et courtoisie notre route.

Après nous repartons vers Bath; en chemin nous nous arrêtons pour voir le célèbre "Stonehenge", cercle d'énormes blocs de pierres dressés entre 2800 et 1500 ans av. J.C., orientés vers le soleil levant, et dont la signification nous échappe; hélas une foule de touristes, l'immense parking, l'inévitable vidéo, les grillages autour des pierres mystiques, enlèvent beaucoup de poésie au lieu. Les photos des livres d'art, prises en écartant de l'objectif tous ces parasites sont presque plus impressionnantes. C'est malheureusement le sort de tous ces lieux célèbres; mais peut-être aussi est-ce le seul moyen de les préserver du vandalisme. Doit-on laisser mourir les chefs d'oeuvre de leur belle mort, ou les protéger en leur enlevant leur âme?

Nous passons également dans le charmant village de Lacock, où fut tourné "Pride and Prejudice" (de Jane Austen). On se retrouve beaucoup d'années en arrière, nous apercevons même dans une auberge deux serveuses en robe à panier...



Nous arrivons à Bath dans la fin d'après midi. Nous faisons sur le parking de l'autoroute, juste avant d'entrer en ville, une halte avant de se séparer pour gagner nos logements respectifs. Là, comme pour saluer notre arrivée, un camion, en passant, fait sonner son Klaxon. Surprise!, à la fenêtre de la porte du camion, côté passager, le camionneur adjoint nous présente dans la tenue d'Adam, les parties postérieures charnues de son, anatomie. Sans doute une forme d'humour qui lui a semblé convenir à des "Gaulois".

Le soir à Bath a lieu la visite des bains romains - créés il y a environ 2.000 ans- alimentés par une source d'eau chaude, cet établissement bien conservé est en cours de restauration et a été désigné en 1988 comme "World Heritage Site". Certains organisateurs sont en toge et un superbe centurion garde l'entrée. En effet demain aura lieu le dîner où il est conseillé aux participants de venir en tenue romaine. Un patron a même été adressé aux participants (dans le genre "à vos ciseaux mesdames").

Le lendemain, Samedi 26 Juillet c'est le "scenic run". Trois parcours sont proposés avec pour chacun un road-book pour se guider. Nous partons sous une pluie diluvienne dont les campeurs Brunerie, Lévécac, Mourgère, Travaillé, ont apprécié la pénétration durant la nuit. Heureusement peu à peu le ciel s'éclaircit, nous permettant de goûter les charmantes routes anglaises, les villes coquettes. Certains Français découragés par le temps du départ ont renoncé à cette excursion et ont préféré visiter Bath.

Le soir la grande parade romaine: sous la grande tente du campus beaucoup de Morganistes sont en tenue antique; l'ambiance est chaude, la nourriture, hein!...passons, mais les pintes de bonne bière se vident allègrement. Nous passerons avec discrétion sur le comportement de quelques Français qui, ce soir là, ébréchèrent l'image du français fin, élégant et distingué. Pour les citer sous des pseudonymes afin de ménager leur amour propre, disons que les Bergère, Levéledar, Blonderie et Turbiné se conduisirent comme des galopins, arrosant les desserts de mousse à raser, poursuivant les dames de leurs assiduités gauloises. Nous estimons que des sanctions devraient être prises***. Heureusement que leur indigne conduite fut rachetée par l'attribution des 1er et 3è prix du meilleur costume enfant à Léonore et Alban Fichet!!! Du coup nous avons oublié Jeanne d'Arc, Trafalgar et Sainte Hélène!!!

Le lendemain avait lieu la traditionnelle foire aux accessoires, vêtements et souvenirs; c'est le moment où tout Morganiste est tenté de parer sa monture comme un arbre de Noël. C'est aussi la journée où le plus grand nombre de voiture se trouve réuni. Il y avait la +8 spéciale de Charles Morgan (à mon goût, une monstruosité; est-ce bien la vocation de la marque de s'affronter à des Porsche ou des Ferrari?). Aussi quelques attelages insolites: une remorque fabriquée avec l'arrière tronqué d'une Morgan, une malle arrière en forme de canette de bière et surtout un petit chef d'oeuvre: une camionnette TVB Citroën sur le côté de laquelle était peint en trompe l'oeil une Morgan. Cela donnait l'illusion qu'une Morgan stationnait à côté de la camionnette. Bravo au Morgan Club d'Espagne à qui appartenait le véhicule!!

Enfin grâce à Coric et son Flat Rad, les français étaient récompensés au concours d'état. Nous avons à nouveau oublié Jeanne d'Arc, Trafalgar et Sainte Hélène!!!

Le soir avait lieu le dîner de Gala; nous n'y avons pas assisté mais je suppose que la réception était très classe, et que le smoking remplaçait la toge. Heureusement nos quatre français polissons n'y participèrent pas non plus: Ouf!.

Pierre Fichet

*** NDLR: en tant que Président d'honneur je ne comprend pas le laxisme dont à fait preuve le Président en exercice, pourtant présent il aurait du sévir de suite.

Photo du bas: Annie Coric reçoit le baiser du "Pape de Malvern"!!!

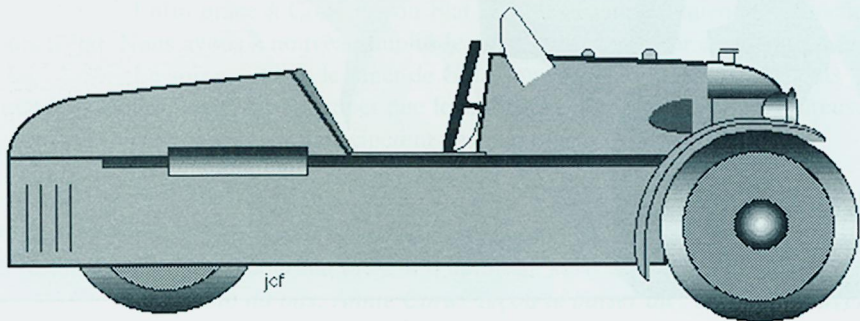


DE NOS ORIGINES

1932 Le Sports et le 3 Speed Super Sport.

Les années 1931-32-33 marquent un tournant dans les trois roues Morgan. Fini l'obligation de descendre de son "piège" si d'aventure il vous est nécessaire de faire reculer l'engin. Certes il arrivait qu'une bonne âme vous aide, mais on l'y prenait rarement deux fois entre la brûlure du mollet intérieur par l'échappement et la blessure au talon par les garde-boue, quand ce n'était pas les deux mains affreusement cloquées en les posant sur le radiateur. La sécurité sociale n'existant pas encore, H.F.S. décida une fois pour toute de prévenir ces accidents navrant qui nuisaient à sa réputation et dota tous les modèles d'une boîte de vitesses à 3 rapport avant et une marche arrière!!!. Le modernisme avait frappé à Malvern et les inconditionnels jugèrent que les nouveaux modèles perdaient un peu de l'âme de leurs prédécesseurs. Il faut reconnaître à leur décharge que la conduite d'un trois roues n'étant pas chose aisée, surtout à l'approche d'un virage, l'ajout d'un rapport multipliait d'autant les rétrogradages et donc les risques de se louper et de louper le virage par la même occasion.

Mais le progrès est implacable et en 1932 le Sports était annoncé en remplacement de l'Aero. Puisant dans ses stocks et souhaitant rationaliser la production, la carrosserie reprenait à l'avant celle de l'Aero Super Sport, mais les aeroscreen disparaissaient au profit d'un pare-brise en "v" et l'arrière celle du Family, permettant d'intégrer une roue de secours qui supportait la plaque d'immatriculation. Les portières étaient chacune en option, de telle sorte que certains client en prenait une ou deux voire pas du tout. Dans ce cas il était fréquent de faire équiper le Sports des échappements latéraux du Super Sport, c'est à dire relevés et idéal pour se brûler l'avant bras!!! Pour 1933 la carrosserie est légèrement remaniée pour devenir "barrel back" (en "tonneau"), la roue de secours étant partiellement recouverte par l'arrière du "tonneau". C'est d'ailleurs ce qui différencie le Sports du Super Sport dont la carrosserie recouvre la roue de secours donnant un arrière plus long et plus effilé. Un oeil averti notera aussi un capot avant sur lequel les bouchons de réservoir d'huile et d'essence sont plus proche et l'absence de retour dudit capot côté passager. Équipé au



départ d'un J.A.P. latéral ou culbuté le Sports dont l'aspect ne changera pas à partir de 1935, recevra ensuite les propulseurs Matchless MX, MX2, MX4 jusqu'en 1938. En 1939, dernière année de production, seul le Matchless MX2 sera disponible. En fait le Sports semble bien être soit un hybride soit un produit d'appel car la grande nouveauté de 1932 est bien le 3 speed Super Sport avec entre autre l'apparition de la boîte à 3 rapports.

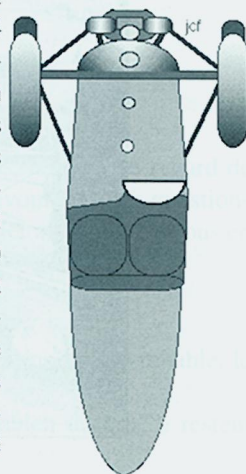
Beaucoup de choses évolue, probablement pour essayer de conserver une clientèle de plus en plus attirée par les voitures de la production de masse. L'allumage par magnéto fait place à un système par bobine et distributeur, le démarreur électrique est standard comme les essuis glaces, l'intérieur est traité de façon plus luxueuse avec tapis brosse, garnitures des panneaux de côté et du tableau de bord, les amortisseurs sont hydrauliques. Côté carrosserie, celle-ci est un peu élargie, sur les côtés les ouies d'aération sont en forme de "D", les ailes du type "moto", bref une foule de détails accompagne le nouveau châssis et sa partie mécanique. La boîte à 3 vitesses et marche arrière constitue la grande nouveauté et Morgan en profite pour l'accoupler à un JAP à eau de 6,9 de taux de compression sur tous les modèles sauf le Super Sports. Ce dernier est proposé avec un moteur haute compression (7,5) avec néanmoins des cales d'épaisseur que l'on peut rajouter afin de diminuer cette valeur. Bizarre, n'est-il pas! En fait les cylindres ne tenaient pas toujours pareille contrainte et cassaient à leur base s'envolant littéralement dans les airs et retomber hors du véhicule si vous aviez de la chance.

C'est pourquoi apparaît en 1930 un nouveau moteur ayant fait ses preuves, le Matchless MX, en attendant que JAP est résolu la facheuse tendance de ses cylindres à se prendre pour des pigeons. Il atteindra sa quintessence avec le MX4 donné pour 40bhp. Ces moteurs prendront finalement la place des JAP et seront les seuls à équiper les 3 roues bicylindres à partir de 1935.

Toujours dans le but de satisfaire le client, il est intéressant de se pencher sur les coloris offerts: vert ton sur ton avec le haut de la carrosserie vert foncé, panneaux latéraux, châssis et jantes vert clair; ou encore carrosserie et châssis noirs, jantes et ailes soit rouge ou crème ou vert. Carnaval!!?

A partir de 1935 les modifications seront limités à des points de détail. En effet deux événements majeurs sont en préparation: la présentation de la 4/4, 4 roues - 4 cylindres dont le succès ne se dément toujours pas et l'apparition des nouveaux trois roues 4 cylindres Ford qui seront en production jusqu'en 1952.

Pour certains le Super Sport 3 vitesses représente le meilleur des 3 roues. Plus que par son aspect, se sont bien ses performances qui étonnent encore aujourd'hui: vitesse de pointe: 140 km/h, de 0 à 100 en 14 sec. et selon les commentateurs de l'époque avec une grande facilité, une excellente tenue de route et un freinage performant. Morgan faisait sa publicité en affirmant pouvoir soutenir le 100km/h sur les routes anglaises !!! Si j'en juge par mon expérience les chauffeurs de l'époque devaient être sacrément doués pour réaliser de telles performances. Si effectivement les accélérations sont convaincantes, si je confirme la tenue de route, encore que la limite est très (trop) franche (si la roue intérieure se soulève de 5mm tout va bien, mais à 6mm tout va mal), le freinage n'est pas toujours à la hauteur des performances. Cela étant compris il est indéniable que la conduite de ces "pièges" est un vrai régal. Le nouveau 3 roues 4 cylindres plus lourd et moins puissant n'atteindra pas la célébrité de ses prédécesseurs et surtout, Morgan change définitivement de marché. Grignoté



par les Ford, Renault, Citroën, Austin, etc...le marché du 3 roues disparaît lentement, la 4/4 est d'abord et avant tout une sportive et le restera. Ce qui est beaucoup plus étonnant, c'est que Morgan survivra à tous les changements de l'après guerre pour notre plus grand bonheur. Et pourtant, si l'on fait les comptes en 30 ans, souvenez vous près de 100.000 trois roues auront été construits. Savez vous combien de 4 roues ont été construits en bientôt 64 ans? moins de 20.000!!!

A suivre

Jean-Christophe FROT

#####

ANECDOTES

LE FUSIL A TIRER DANS LES COINS....

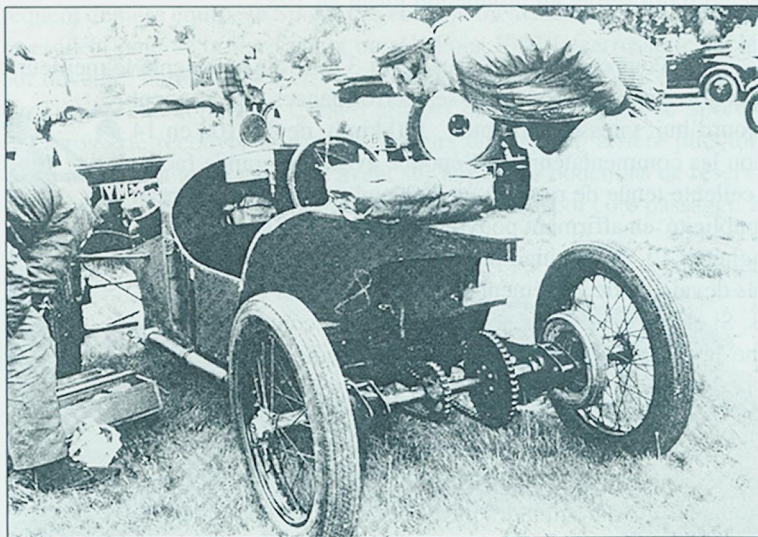
A-t'il existé? certains le prétendent mais n'en possèdent pas la preuve visuelle.

Par contre, si nous vous affirmons qu'il a été construit des MORGAN (3 roues) avec quatre roues, ou même a cinq roues, nous avons la justification de nos dires.

Le trois roues à quatre roues est le résultat de la greffe d'un essieu de G.N (GEODFROY & NASH) cycle car britannique, en lieu et place de la fourche arrière de l'unique roue du descendant de H.F.S. MORGAN.

L'opération s'effectue sans rejet, le G.N ayant une transmission arrière avec quatre chaînes, il est possible de ne se servir que de deux des pignons calés sur l'essieu arrière pour y faire coïncider les deux chaînes du MORGAN.

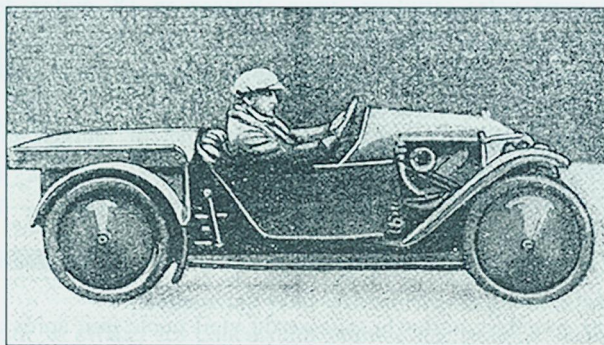
Cet artifice a été inventé par un propriétaire de trois roues qui s'était vu refuser la participation à une épreuve automobile, au prétexte (légal en G.B.) que les trois roues étaient assimilés aux motocyclettes avec side-car.



Quant au MORGAN à cinq roues, l'illustration est tirée d'un numéro de CYCLECAR & VOITURETTES des années vingt.

Fruit des élucubrations d'un sujet de sa Gracieuse Majesté, la capacité de charge est certes augmentée, mais qu'en est-t'il de l'adhérence et par là de la motricité de la roue arrière centrale ? nous n'osons pas penser que les trois roues arrière aient été rendues motrices, car dans ce cas nous aimerions bien voir le conducteur prendre (ou essayer de prendre) un virage....qui nous donnera une solution à cet énigme?.....

Guy Burnat



Un Morgan à cinq roues.

L'adjonction de deux roues supplémentaires change la ligne, soulage les pneus, et augmente la capacité en lourd de ce cyclecar. Réalisé Outre-Manche, cette transformation a fait l'objet d'un brevet.

Ce dispositif n'est pas très répandu, il est assez curieux c'est pourquoi nous avons jugé intéressant d'en faire mention? C'est une solution du cyclecar utilitaire.

ANECDOTES... suite

toujours... d'un nouveau morganiste , enfin!

Heureux propriétaire de Morgan, nous découvrons, amusés, le regard de Monsieur Tout - le -Monde; il en résulte souvent des dialogues savoureux, des questions inattendues, des réflexions surprenantes, dont nous ne pouvons résister au plaisir de vous en rapporter quelques unes.

Bien sur, les classiques:

• "C'est quelle marque? Morgan".

• "Ah! j'allais vous demander si c'était Citroën qui faisait ça", me répond impertubable, le maître d'hôtel du restaurant où nous faisons halte.

• "Vous l'avez restauré vous-même?" (et son pendant: "elle a combien de km?") restent banal.

A la réponse, la mine perplexe de l'admirateur l'est moins (banale):

"Neuve?!? Ah bon!!".

Amusant, dans la cour de l'école:

• "Le copain de mon papa, il a acheté une Morgan"

• "Non, une mégane..."

• "Si, une M.OR.GA. NE, aller, laisse tomber!"

Quant au surprenant: "Ouais! pas mal, mais le bouchon d'essence est mal placé".

Je souhaite à son auteur autant de sens critique pour tout ce qui fait le quotidien..

J'allais oublier le: "C'est quoi comme moteur?"

ou: "Ca consomme combien?"

A ce propos, si, comme votre serviteur,, vous sévissez en +8, évitez de vous étaler sur la puissance fiscale sinon à l'annonce de la vignette?... hou la la...

Dans l'affligeant, il y a le pompiste qui tout absorbé à scruter l'anatomie de la belle, s'arrose copieusement les pieds et:

"Elle refoule, c'est un défaut du constructeur, faut la ramener à l'usine!"...

Passons sur les deux dames arrêtées au feu rouge:

• "Elle est belle votre voiture, ... et vous aussi".

Oui, la voiture peut être, mais moi...

Jamais l'ombre d'un compliment lorsque je suis dans ma 4L, à ce moment je dois avoir un physique plus ingrat!!!

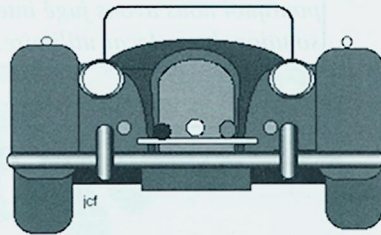
Mais laissons, pour conclure, parler la sagesse du vieil oncle qui, après avoir tourné trois fois autour de la nouvelle venue:

• "Ouais, mais faut pas être esclave des voitures!!!"...

Mr et Mme Bernard LIVET

25 ans - Mille miles

5 au 9 Juillet 1998



Ile de France - Roussillon.

Retenez dès maintenant ces dates si vous souhaitez allier le plaisir de conduire vos Morgans dans des paysages exceptionnels avec des haltes gastronomiques dans des régions célèbres pour leur art culinaire.

Pour en savoir plus, aller page 17.

LA TORNADE



Il arrive au garage essoufflé et en nage, il a le visage rouge comme une tomate et il ne tient pas en place. Il a ce regard vague des gens surexcités qui ne fixent rien des yeux. Il a du mal à parler, les mots se bousculent dans le rictus qu'il a à la bouche et qui exprime une joie difficile à contrôler. Nous ne comprenons ce qu'il veut dire que parce qu'il pointe son doigt vers le parking de la station-service: La "voiture de course" est arrivée.

Il a téléphoné à Colin, mon associé, quelques jours auparavant pour discuter de la préparation de l'Éclair de la Route, le bolide qui va effacer les concurrents comme une gomme sur un trait de crayon. Colin n'a pas besoin d'encouragement pour se mettre à délirer lorsqu'il s'agit de prévoir la modification d'une auto pour la compétition. Ils se sont donc remontés l'un l'autre et vous allez voir ce que vous allez voir, il ne va pas falloir longtemps pour que les ingénieurs de chez Williams viennent se pencher autour de notre engin pour essayer de déceler les trucs qui le rendent si rapide. En moins de cinq minutes ils en sont déjà à l'injection d'oxyde d'azote, disques en carbone et soupapes à refroidissement au sodium.

Nous lâchons donc les outils pour aller admirer la base qui va servir à la création d'un chef d'oeuvre de la course automobile. Nous nous arrêtons, interloqués, à la porte du garage. Il doit y avoir maldonne, le seul Morgan sur le parking est un Plus 4 Flat Rad Drophead Coupé de 51-52, le modèle de luxe de la marque, équipé de portières à vide-poches, vitres à glissières intégrées, siège-banquette et deux roues de secours, aussi léger qu'un char d'assaut et aérodynamique qu'un bus à impériale. Pour couronner le tout, c'est chaussé avec des pneus de bicyclette, ce qui confère une tenue de route saponifie et ça crache 60 chevaux-eau bouillante (la vapeur, c'est pour les jours ensoleillés seulement). Tony, c'est le nom de notre visiteur, se dirige vers cette auto à l'allure défraîchie. Je regarde Colin du coin de l'oeil, il a perdu de son enthousiasme. Sa vision de super "Super Sports" amélioré à faire pâlir Chris Lawrence s'envole en fumée. Il doit sentir mon regard brûlant sur sa nuque car il me dit à voix basse que Tony n'avait jamais mentionné qu'il s'agissait d'un Flat Rad, encore moins d'un Drophead. On ramasse 60 kilos de boiserie en plus et on est pas à Vincennes dans les courses à handicap.

Je m'approche du véhicule pour m'apercevoir que la portière du conducteur est dans le compartiment à bagages derrière les sièges. Bien qu'il fasse beau et très chaud c'est une façon peu orthodoxe d'améliorer la ventilation du véhicule, je m'enquiers donc de la raison qui a poussé notre vaillant conducteur à utiliser cette méthode radicale. Il s'avère que, dans son Grand Prix imaginaire, qui se court tous les ans entre sa maison et notre garage et compte pour le championnat du monde des ahuris de son espèce, il a essayé de "piquer" un semi-remorque au freinage sur un rond-point. Surprise, surprise, le trente-cinq tonnes n'a pas cédé. Tony est allé labourer le terre-plein central. Dans les cahots qui ont

suivi, la portière, qui s'ouvre à l'envers sur les dropheads, s'est ouverte de son plein gré. les boiseries bien fatiguées n'ont pu résister à ce traitement, Tony à été obligé de refaire le tour du rond-point pour aller chercher sa portière, il n'oublie pas de mentionner qu'il a perdu ainsi une minute cinquante huit secondes et 3/10ème. Je commence à comprendre, Tony n'est pas seulement un enthousiaste de la course automobile, c'est un hyperactif qui a du donner bien des soucis à sa maman quand il était petit. Nous lui expliquons qu'avant de pouvoir entamer les travaux qui vont changer cette rossinante en pur-sang il faut faire de la menuiserie pour accrocher la porte car les commissaires de course n'autorisent pas encore les karting dans la catégorie Voitures. Il nous faudra environ six semaines, pour compléter ça et la préparation compétition. Tony est déçu de ce contretemps qui va lui faire manquer la première course de la saison et inévitablement les dix points du gagnant. On le calme en envisageant des modifications supplémentaires qui le feront aller plus vite à la deuxième course.

Il revient trois jours plus tard sans s'être annoncé, il est dans le même état que la dernière fois et il pointe à nouveau vers le parking. Cette fois c'est un 4/4 1600cc très moche et en état de délabrement avancé qui nous attend. Il l'a acheté pour rouler en attendant le Flat Rad et il va faire la première course avec pour ne pas perdre de points. Il a visiblement la conviction qu'il va se classer dans les six premiers avec ce gastéropode polio-myélitique, les autres doivent courir avec des Fiat 500. Il n'a pas le temps de rester, il doit aller chercher un kit de compétition d'occasion chez un gars qui courrait en Ford Cortina il y a seulement cinq ans! Il quitte le parking en poussant la première à fond, la seconde à fond, je le regarde s'éloigner, mais je ne l'entends plus; par contre je distingue parfaitement le nuage de fumée bleue qui sort soudainement du capot quelques centaines de mètres plus loin. La voiture disparaît derrière le brouillard d'huile. Lorsqu'il s'estompe, le Morgan est arrêtée sur le bas-côté et Tony contemple quelques bielles et coussinets au milieu d'une flaque d'huile sous la voiture. Je retourne à mon travail. Une vingtaine de minutes plus tard Tony passe sa tête dans l'embrasure de la porte du garage pour demander timidement si nous pourrions aller chercher le kit et le monter nous-mêmes quand on aura fait l'échange standard du moteur qu'il vient de couler, sa maman lui envoie un chèque.

Le lundi d'après, je reçois un coup de fil d'un charmant monsieur qui m'explique que son Morgan a besoin d'une réfection complète de la partie arrière. Je compatissais à sa misère en maudissant les chauffeurs du Dimanche qui roulent sans faire attention et rentrent dans le postérieur de petites voitures de sport fragiles. Il m'explique qu'il n'en est rien, la voiture a percuté un arbre en bois dur et en marche arrière suite à un tête à queue pendant un essai sur route recommandé et pratiqué par un pilote chevronné et expérimenté du nom de Tony. Ce dernier ayant convaincu notre brave homme, qui trouvait que son Morgan ne tirait pas bien, de le laisser investiguer la raison de l'apathie de l'auto lors d'une réunion du club. Tony a agréé de payer les dégâts et a recommandé de nous charger des travaux. Nous ouvrons un compte personnel pour notre fondu du cabossage et nous voici donc avec trois voitures de Tony dans le garage. Il faut que je vous confie que Tony n'a jamais su faire la différence entre la route et les circuits. Il lui arrive même de râler contre les autorités publiques qui autorisent la circulation dans les deux sens sur les routes nationales, exposant ainsi les coureurs comme lui à un danger supplémentaire lorsqu'il a besoin de prendre les virages à la corde. C'est donc pour éviter un outrecuidant qui venait en sens inverse sur la moitié de la chaussée qui lui était impartie et à une allure raisonnable que Tony a été obligé de provoquer le tête-à-queue pour sauver la peau de cet inconscient.



Avec un client de cette envergure, il est difficile à Colin de

refuser de lui prêter sa voiture pour qu'il puisse s'entraîner sur le circuit de Oulton Park. Notre Fangio a réussi à convaincre Colin que, ratant maintenant trois courses, il va perdre la main! Il lui assure qu'avec un Plus 8 en bon état et presque neuf, il n'y a rien à craindre. Je console Colin en lui expliquant que, si Tony "perd la main", les conséquences financières seront désastreuses pour le garage. Ce que Colin ne sait pas c'est que Tony n'a jamais conduit de Plus 8. Il faut reconnaître à son corps défendant que les modèles 4 vitesses sont à peine plus gros qu'un Plus 4, ils ne font pas plus bruit non plus mais la route défile beaucoup plus vite sous les roues. Vous me voyez venir mais Tony, c'est l'épingle à la fin de la ligne droite qu'il a vu venir trop tard. La voiture de Colin rejoint le reste de l'écurie Tony au garage, maman lui envoie un autre chèque la semaine prochaine.

Tony s'impatiente et appelle tous les jours pour savoir si l'une des voitures sera prête pour la prochaine course. Le vendredi après-midi d'avant la date fatidique il nous appelle pour nous dire que nous pouvons prendre tout notre temps pour peaufiner les voitures afin qu'elles soient affûtées comme un coupe-chou, il a rencontré un type formidable qui lui prête son +8 préparé compétition, 230 chevaux sous le capot, freins à double étriers, boîte ZF et tout, et tout, pour la course de Donington Dimanche. Ca va barder! Il ajoute que le type habite à cinq kilomètres de notre garage.

Je pose le téléphone, et je me frotte joyeusement les mains: un client de plus lundi matin. Et moi qui me faisais du mouron quand on a ouvert le garage. J'appelle Malvern pour commander deux ailes avant et une calandre d'avance. D'accord, Tony bénéficie d'une remise "bon client" mais on économise tellement sur le budget Publicité!

Jean-Frédéric Frot

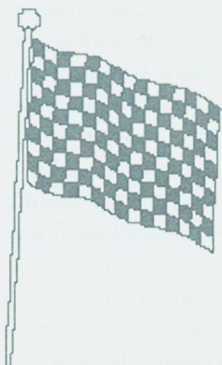
A TRAVERS LA PRESSE

Dans le numéro 33 de "British Car", d'abord la couverture avec les +4 et +8 des Ets Savoye, et qui sont les vedettes d'un essai sur route. Un deuxième article sur l'histoire, le présent et l'avenir du garage du Bd Pereire. A ma connaissance c'est le premier sur le sujet et bien intéressant. Une fois n'est pas coutume, les essais nous font grâce des poncifs et erreurs habituels pour une analyse fort objective des deux voitures essayées. Je retiendrai pour la +4: "la boîte se manie fort bien, et ne fait pas ses 30 ans... tant qu'on décompose, aucun craquement ne se fait entendre... Chaque courbe puis chaque virage, devienne de vrais moments de plaisir... vous vous régalez de la moindre difficulté, dans une ambiance à nulle autre pareille. Car il y a les roadsters anglais d'une part, et les Morgans d'autre part." Pour la +8: "ne jamais la laisser faire, si vous êtes un "simple passager"...elle risque de vous en faire voir de toute les couleurs.... la plus grosse erreur, c'est d'attaquer sans lui donner d'ordre précis,...C'est à vous de l'emmener...., de la dominer... pour répondre à ceux qui, récemment, l'on jugée dangereuse.... C'est un roadster pur et dur...toujours joyeux, toujours prêt à vous rendre le moral si jamais vous l'avez perdu en route".

J.C.FROT

SORTIE DE BOIS GUYON (région ouest de Paris)

le 6 Septembre 97



Deux ans après Michel Braun récidive et nous propose une journée sur le circuit de Bois Guyon à coté de Dreux. Nous avons rendez vous à la cascade du bois de Boulogne. Nous empruntons des petites routes par une matinée ensoleillée afin d'éviter les départs en week-end des parisiens. Douze voitures sont présentes (1 Catheram, 3 Morgan +8, 1 Flat Rad, 4 Morgan 4/4, 1 Morgan +4, 1 Porsche 914/6 et une 911SC cabriolet).

Le circuit de Bois Guyon est un ancien circuit d'essai ayant appartenu à Kléber Colombes pour l'essai de pneumatiques (d'une longueur de 900 m, il comporte une chicane, un virage à gauche suivi d'un virage à droite puis d'une grande courbe suivi d'une ligne droite et un virage en épingle à cheveux pour revenir ensuite vers la chicane par un virage à gauche.)

Ce circuit à été racheté par un particulier et est maintenant loué à la journée par des Clubs...une piste de Karting est située à coté. Le responsable du circuit nous a ouvert spécialement pour nous le matin deux virages supplémentaires utilisés par les Kart et contiguës au circuit auto. Avant de nous lancer il nous a prévenu de la difficulté de ces deux virages, un en dévers gauche suivi d'un virage à droite très serré. Je ne suis pas fana de vitesse, mais je suis allé à la sortie de Michel par curiosité et pour retrouver les amis.

C'est par une belle journée ensoleillée que les voitures se sont élancées sur le circuit, nous avons assisté à un spectacle très sympa, certains prenant la chicane à la limite du tête à queue. Une ambiance de copains régnaient sur le circuit, et pour certains d'entre nous, nous avons eu l'occasion d'essayer le circuit en temps que copilote à bord de Morgan+8, de Porsche 914/6 ou de Catheram (très apprécié par la gente féminine...).

Nous avons même vu certains prêter leurs auto (Morgan Alu, Catheram, Morgan+8). Je ne vois pas souvent nos compagnes conduire (Ne veulent elles pas conduire ou n'osent elles pas nous le demander...), je pensais que nous étions un peu macho, mais chose incroyable, j'ai vu un Morganiste prêter sa Morgan+8 à sa femme qui a fait plusieurs tours avec son amie comme copilote.

Nous avons passé une excellente journée qui nous a permis d'apprécier la conduite de la Morgan, d'apprendre à connaître son comportement en virage rapide et surtout de pouvoir apprécier une ambiance Club pleine d'échanges...

Jean-Louis Moreau



LA RESINE ET LES MORGANS

Point de cannabis dans tout cela!!!

seulement de la fibre de verre qui après des balbutiements durant les années 50, prend de plus en plus de place dans la construction des voitures de sport, gain de poids oblige. DB, Alpine en France, Lotus, Daimler en Angleterre ont déjà montré le bien fondé de cette solution et font des adeptes. Peter Morgan pense déjà à cette solution depuis plusieurs mois, depuis qu'un client s'est fait faire une carrosserie plastique d'inspiration "Ferrari" (eh oui!!! rien de nouveau) sur un châssis de +4. Lorsqu'un client grec lui demande une voiture identique, Peter se décide alors à franchir le pas et s'adresse à E.B. Plastics qui a déjà plusieurs réalisations à son actif pour l'étude d'un prototype en fibre de verre. E.B. Plastics (pour Edwards Brothers de Stoke on Trent) produit la Debonair GT, des taxis, des camions ERF et sa maîtrise de la fibre de verre est réputée. Après plusieurs projets présentés, celui retenu par Peter est d'abord construit sous la forme d'un patron en bois à l'échelle 1 qui servira à faire le moule du premier modèle qui prend le nom de Plus 4 Plus Coupé, première Morgan entièrement fermée et dont le succès fut pour le moins mitigé puisqu'en plus du prototype seul 25 exemplaires trouverons preneur entre 1963 et 1967. (voir un de nos précédents News). Mais elle ne fut pas la seule Morgan en plastique.

E.B. Morgan.

Point de Bugatti dans tout cela!!!

En effet, John Edwards, le patron de E.B. Plastics, alors qu'il travaille déjà à la +4+ demande à Peter s'il peut envisager la construction d'un roadster 2 places sur la base du châssis 4/4. Le prototype est terminé fin 1963, et se présente sous la forme d'un cabriolet assez élégant dont la ligne se rapproche de la Triumph Spitfire. Essayant le prototype pour s'assurer de sa viabilité, J. Edwards se rend alors à Blackpool par l'autoroute. Roulant à 160 km/h il éclate un pneu arrière, heureusement, et peut alors contrôler puis arrêter l'engin. Le châssis de 4/4 était alors équipé de pneus qui ne pouvaient accepter plus de 145 km/h!!!. L'aérodynamique de son cabriolet lui avait permis de dépasser largement la vitesse de pointe d'une 4/4

Mais peu de temps après, E.B. Plastics est vendu à ERF et le projet est abandonné. Le prototype est alors vendu en 1965 et sera retrouvé en 1978 en assez bon état. Il fut alors restauré et existe toujours étant devenu la propriété d'un fanatique germanique.

SLR Morgan.

Point de Mercedes dans tout cela!!!

Chris Lawrence à la suite de ses succès au Mans, à Spa, à Monza réalise qu'il lui faudra une voiture plus rapide pour contrer la concurrence. Fin 1963, il lui est offert le volant d'une Porsche 904, mais il préfère rester fidèle à Morgan. Il a préparé pour John Sprinzel une paire de +4 SS qui ont prouvé leur efficacité. Les deux pilotes avec l'aide de BP décident de fonder le Sprinzel-Lawrence-Racing et avec deux commandes, se lancent dans l'aventure.

A l'époque, le groupe 4 de la FIA autorise la modification des carrosseries à condition que le poids du véhicule ainsi obtenu ne soit pas au dessous de 85% du poids du véhicule d'origine. Pour SLR le poids n'est pas réellement le problème pour une Morgan. Chacun sait que le Cx d'une Morgan est meilleur en marche arrière qu'en marche avant.

Nos deux compères s'attachent donc à construire une voiture aérodynamique, mais n'oublie pas la légèreté et réalise une caisse en aluminium. Trois voitures sont construites sur châssis Morgan et une quatrième sur Triumph. L'un des châssis Morgan est celui de la +4 SS de réserve au Mans en 1962 (immatriculée 170 GLP). Quelques modifications sont apportées au châssis, aux suspensions et au moteur pour la saison 1964. En dehors de celles apportées au moteur, nous les retrouverons sur la plus 8. Outre le fait que la ligne était réussie, elle prouva son efficacité, que l'on en juge: 3^e de gagnée sur un tour à Goodwood lors des 500 miles où lors de la deuxième journée la SLR fut imbatale, mais surtout une 3^e place à Spa au milieu d'une meute de Porsche 904. Sur les 3 SLR Morgan construites, 2 survivent et font toujours la joie de leur propriétaire dans les courses historiques.

Jean-Christophe FROT

LE MORGAN CLUB de FRANCE

fête ses 25 ans

- Mille miles du 5 au 9 Juillet 1998 -

Ile de France - Roussillon.



Paris - Vichy - Rodez - Pau - Guzet - Collioure

Sur une idée du Morgan Club de France, réalisée et mise en oeuvre par Hervé Charbonneaux et son équipe de Rallystory, avec pour acteurs les membres des Morgan Club de tous pays, nous vous proposons cinq jours de conduite touristique et sportive avec une matinée au circuit du Mas du Clos, et des étapes qui illustreront les arts culinaires des régions traversées.

Les prestations fournies comprennent:

- L'encadrement par l'équipe de Rallystory et du Morgan Club de France.
- 5 déjeuners, 4 dîners, 4 nuits d'hôtel ** ou *** en chambre double.
- Plaques de rallye, numéros de portière, road book pour chaque étape.
- une demi journée sur le circuit du Mas du Clos
- Assistance mécanique, camion plateau, camion bagages.
- Gardiennage aux étapes.

Pour ces prestations il sera demandé pour un équipage de deux personnes entre
8.500 et 9.000 FF.

Un programme complet et un formulaire d'inscription vous seront adressés d'ici quelques semaines.



C'était "neddement" mieux !

Chronique d'un MOG réussi.

Jeudi 9 Octobre : après avoir fait le voyage de Paris à Limoges sous le soleil (c'était déjà ça de pris) nous avons rendez-vous chez Marc et Annick avec le "comité d'organisation" pour une dernière mise au point. Je m'attendais à rencontrer nos amis nerveux, stressés, anxieux du bon déroulement de ce week-end : le lendemain ils devaient accueillir quelques 70 équipages, dont 15 anglais, 4 belges, 2 portugais et 1 hollandais.

En fait nous nous retrouvions une dizaine autour d'une table devant terrines, tartes et bonnes bouteilles et surtout une ambiance d'enfer en oubliant presque de parler des préparatifs, si ce n'est pour constater avant de se séparer qu'une page manquait aux 80 brochures d'accueil et qu'il convenait de les refaire avant le lendemain matin 11h. C'est alors que Henri Pauniat tel le chevalier blanc, le Zorro de la Morgan laissa tomber ces mots historiques "je m'en charge" et aussitôt de téléphoner à sa secrétaire pour lui demander d'être au bureau tôt le lendemain matin pour un travail urgent. C'est ça le sens de l'organisation.

Vendredi 10 Octobre : Les toutes premières voitures arrivèrent en fin de matinée. Les 3/4 des participants étaient présents pour faire les visites prévues par Marc et laissées au choix des morganistes. L'usine de chaussures Weston eu le plus de succès suivie des fabriques de porcelaine Bernardeau et Chastagner puis du musée de l'automobile de Limoges (ex Nogent-L'Arteau).

Les visites terminées et presque tous les participants étant arrivés (à l'exception de Jacques et Annie Coric en panne près de Châteauroux, la boîte Moss du flat rad ayant décidé de jouer relâche. Ils nous rejoindront plus tard à bord d'une "Morgan" de location) nous nous retrouvions dans le centre ville de Limoges sur le Champ de Juillet. Norbert Mayoukou fit une arrivée remarquée à bord de son incroyable Morgan : les puristes feront la grimace mais on ne peut rester insensible devant le travail réalisé par Norbert et à sa recherche de perfection..

Après un tour de la ville à bord d'un petit train touristique, nous étions reçus à l'hôtel de ville par le maire de Limoges. La journée s'acheva au Novotel pour un dîner, où un quintet à corde eu beaucoup de mal à se faire écouter. Rachel, la fille de Marc et Annick eut plus de succès en interprétant quelques morceaux au piano (aux dernières nouvelles les Laskar auraient quelques problèmes avec la DASS pour avoir autant fait travailler leur progéniture au cours de ce MOG). Ce dîner fut aussi l'occasion de distribuer les premières récompenses (premières d'une longue série de bouteilles de Cognac dont la source semblait inépuisable tout au long du week-end).

Samedi 11 Octobre : Dès le petit matin le convoi de Morgan prit les petites routes du Sud de la Haute-Vienne à la découverte de paysages magnifiques, petits



villages encaissés au fond de vallons baignés de brume, forêts de châtaigniers, instants des plus romantiques et avec de temps en temps quelques beaux rayons de soleil (certes assez fugaces). Le groupe se retrouva à Pompadour en Corrèze où une visite guidée des haras nationaux l'attendait. Au cours de cette visite Jean-Jacques Brun et Henri Lebarcq furent extrêmement impressionnés par le dépôt des étalons et plus particulièrement la salle d'insémination. Ils durent se rendre à l'évidence qu'un peu d'humilité s'imposait (Zette m'a dit que Jean-Jacques en rêve encore quant à Riton il n'est plus le même et aux dires de sa femme il est souvent en proie à certaines absences et parfois on le surprend en train d'hennir).

Après un déjeuner rapide les équipages se rendirent à Saint-Yrieix pour le départ d'un parcours d'orientation et de régularité de 90 Km. Jacques et Dorothée Leroy durent déclarer forfait, leur véhicule restant immobilisé le long de la route, la rupture du support du climatiseur ayant bloqué l'alternateur (vous avez deviné, il ne s'agissait pas d'une Morgan).

La municipalité de Saint-Yrieix avait mis les petits plats (de Limoges) dans les grands pour nous recevoir. Chaque voiture recevant au départ non seulement beaucoup de bonne humeur mais multiple cadeaux allant du service de tasses à thés aux madeleines, en passant par des fruits et j'en passe. A chaque contrôle de passage le stock de cadeaux augmentait, crème de marrons offerts par la ville de Lubersac, et petits cadeaux aux autres contrôles. Les Morgan n'étant pas vraiment reconnues pour avoir de nombreux emplacements de rangement, croyez moi ce n'est pas facile de conduire avec des boîtes de crème de marron vous roulant sous les pieds.

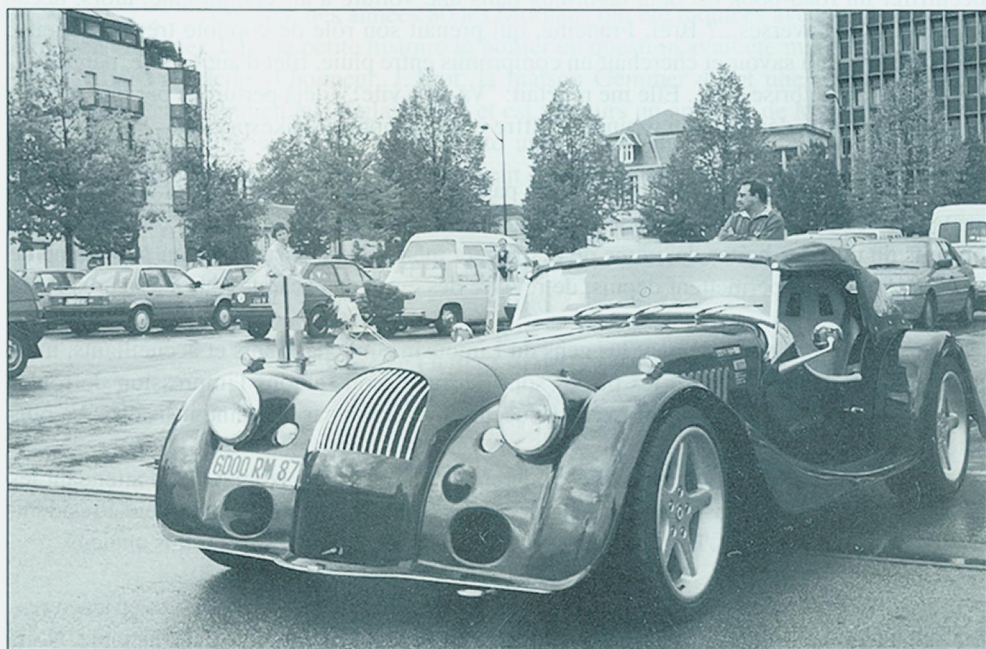
Tous les équipages rallièrent avec plus ou moins de peine Saint Léonard ou chacun vauqua à sa petite visite. Pour ma part je choisisais un très intéressant musée ferroviaire accompagné du meilleur guide qui soit en la matière, notre ami Jacques Archambault.

Le dîner se passa à l'hôtel dans la bonne humeur et au son (un peu fort pour les premières tables) d'un orchestre de jazz. Les récompenses habituelles furent remises (Maurice Charpentier et moi-même ayant volontairement décidé d'occuper les dernières places du parcours de régularité pour laisser plus de chances aux autres ...) et la soirée se continua assez tard pour un groupe de danseurs emmené par Jacques Travolta-Coric, Christine Newton-John-Boudringhin et Patrick Astair-Le Quilliec

Dimanche 12 octobre : Après un lever difficile, les vaillants morganistes entamèrent le dernier parcours touristique pour rallier Mortemart, un vieux village aux vestiges historiques intéressants. Quelques voitures disputèrent un concours d'Etat des plus acharnés, chacun gagnant sa "propre" catégorie (dur mais juste comme dira notre inénarrable Jean-Jacques Brun).

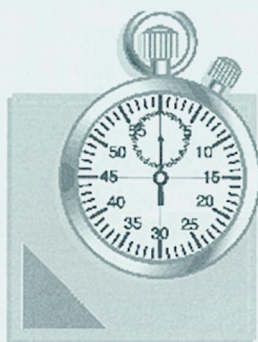
Après un rapide déjeuner chaque équipage se résigna, la mort dans l'âme et les chevaux sous le pied, à prendre la route du retour non sans avoir remercié Marc et Annick pour avoir organisé cet excellent week-end Limousin qui bien qu'un peu arrosé (pas uniquement de Cognac) laissera un meilleur souvenir "climatique" que le MOG de Nedde en 1992.

MICHEL BRAUN
avec une relecture attentive de MARC et ANNICK LASKAR.



UNE EPREUVE DE REGULARITE EN LIMOUSIN

LI MOG ... suite



Pas une épreuve de course, évidemment, ni un "neige et glace", même pas un "Monte-Carlo" avec remise de coupes par une jeune princesse. Seulement une épreuve de régularité dans les verts paysages d'un automne pluvieux et corrézien. Un départ non loin de Pompadour, à St Yriex, après un repas fort gouleyant dans une auberge campagnarde, et une arrivée, 90 km plus loin, à St Léonard de Noblat.

Donc une vitesse moyenne très sage: 60 km/h. Facile!

C'était notre premier rallye pour Francine et moi-même. Nous n'avions pas de chronomètre, le compteur affichait des miles et il pleuvait. Mais nous étions plein d'enthousiasme, bien que capotés ainsi qu'une douzaine de concurrents. Bien sur, ce détail n'est guère dans l'esprit "Morgan", qui qu'on arrive dégoulinants les jours d'interminables pluies atlantiques, et frigorifiés aux époques hivernales, venteuses et même sibériennes. Mais déchiffrer un road-book est déjà laborieux dans une voiture à air conditionné; alors, décapotée, sous les averses...? Bref, Francine, qui prenait son rôle de copilote très au sérieux, n'avait rein voulu savoir et cherchait un compromis entre pluie, filet d'air, capote, panneaux, déflecteurs, pare brise, etc... Elle me répétait: "Va plus vite!", déjà perturbée par une montre bracelet moderne démunie du moindre chiffre et ce compteur shakespearien.

Les contrôles, au long du parcours, bien qu'indéterminés étaient fort plaisants, car les jeunes filles délicieuses offraient des barquettes de pommes, des paquets de biscuits du cru, des boîtes de crème de marron, et même deux tasses à thé en porcelaine de St Yriex, qui nous permettent depuis, de revivre des émotions chaque jour à 5 heures P.M.

Non seulement les gens du Limousin sont charmants et accueillants, mais leurs villages, leurs maisons, les places sont fleuris et nous avons l'impression de rouler dans un jardin. Je devais ressentir cette douceur provinciale car Francine insistait: "Va plus vite!".

Nous sommes arrivés à l'heure à St Léonard de Noblat et, en attendant les derniers concurrents, nous avons eu le temps, avec Michel Braun notre tout neuf Président, d'aller visiter le musée "L'Historail", recommandé aux nostalgiques des trains anciens.

Le soir, au dîner du Novotel, l'incroyablement dynamique et efficace responsable régional, a pointé une barbichette menaçante vers une assistance insouciante. Nous aurions du nous méfier, mais les têtes étaient penchées sur les assiettes et le vin avait déjà

diffusé une vague impression de bien-être engourdissante. Marc Laskar a donc annoncé qu'il commencerait - on n'a pas tout de suite compris pourquoi - par le dernier. Francine et moi on s'est regardés: ce n'était pas nous! Puis, ce discours s'est hissé lentement vers les sommets.

Alors qu'une fierté légitime commençait à nous donner une assurance qui nous fait parfois défaut, vers le 6^{ème} ou 5^{ème} lauréat, nous avons commencé à douter. Peut-être avions nous été oubliés? A l'appel du premier, ce fut une certitude.

Nous l'avons su vers le dessert: Marc et Annie Laskar avaient décidé de ne pas tenir compte des dérives trop éloignées du temps idéal. Disons une trentaine de "laissés pour compte".



Des épreuves comme celle là, c'est terrible et on a du mal à s'en remettre. Pour nous consoler on nous a affirmé que "les êtres d'exceptions se révèlent tôt ou tard dans les épreuves".

Il suffirait peut-être d'acheter un chronomètre et une calculette pour traduire les miles en km continentaux...?

Jacques ARCHAMBAULT

BONNES ADRESSES

Au début des années 80 les Morgans ont été montées avec des boîtiers de direction Gemmer. Pour la petite histoire le boîtier en question avait été mis au point sur la +8 de votre Présidente d'honneur, J. Frot, la maison Gemmer ayant une filiale française dont le directeur commercial, anglais, était et est toujours un amateur de Morgan. Bref, si votre voiture ainsi équipée présente une usure avancée de ce boîtier, la société SAMI, qui a racheté les stocks Gemmer, devrait être à même de vous aider à la refecton de la vis et de son galet ainsi que des roulements.

SAMI
Parc Silic
BP 528
91946 COURTABOEUF Cedex
Tél.: 01 64 46 61 56
Fax : 01 64 46 61 54

#####



MORGAN CLUB DE FRANCE

Région Lyonnaise

Sortie d'automne - Circuit jurassien
Dimanche 19 Octobre

12 équipages avaient répondu à l'appel du délégué régional et des organisateurs locaux: Patrick Dellerba et Jacques Robeley. La participation était donc significative et elle a été récompensée en haut lieu par un ciel rarement vu, ce qui a permis à tous d'effectuer la totalité du circuit sans la moindre capote. En pays jurassien, un 19 Octobre, ce n'était pas gagné d'avance!

Nous avions donc ce jour là:

Patrick Dellerba et Maryse - +8 blanc. @ Jacques Robeley, Marie et Elise - 4/4 bordeaux.

Viviane Fiorucci et Dominique - 4/4 verte. @ Pierre Daclun et Monique - +8 verte.

les Court en +4 verte. Les Domino en 4/4 rouge. Les Chevalier en 4/4 noire. Les Petit en 4/4 verte. Jérôme Pinçon et sa fille en 4/4 verte. Les Arnoud et leur fille en 4/4 verte. Les Liret en +8 grise. Les Brun en 4/4 jaune.

Il convenait de partir assez tôt le Dimanche matin, pour profiter pleinement de la journée et effectuer des retours pas trop tardifs. Nous avions donc pensé qu'un hébergement dès le samedi soir à l'hôtel Terminus de Lons le Saunier, serait intéressant.

Nous devons ici remercier les amis Dellerba, Patrick et Maryse, propriétaires des lieux (et d'un superbe +8) qui nous ont reçu à des conditions plus qu'amicales et avec une chaleur jurassienne particulièrement appréciée. Jugez plutôt: Hôtel au centre ville, cadre rétro très agréable, avec garage fermé pour toutes nos petites autos. Apéritif abondant et soigné et repas franc-comtois d'excellentes salaisons et charcuteries agrémentées d'un Mont d'Or chaud (1 par personne), servi dans sa boîte, amoureusement additionné de vin blanc, passé au four, gratiné et entouré de bonnes grosses patates dans leur peau qui lui faisaient une fumante escorte..... J'en salive encore aujourd'hui.

Votre Morgan est en lieu sûr, à l'étage en dessous, vous avez pris longuement le(s) verre(s) de l'amitié(s), les oreilles vous chauffent un peu, et l'on vous apporte ça.

Alors donc:

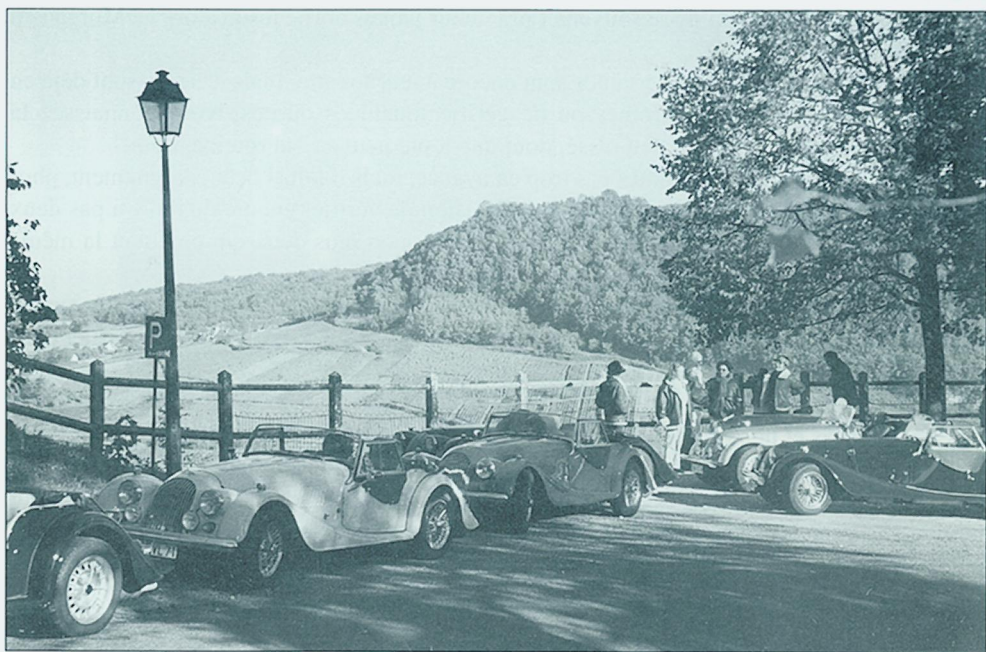
1- Vous "attaquez" le noble fromage à la cuillère à soupe, par le centre, en creusant soigneusement jusqu'à toucher le fond de la boîte. Ah!...

2- Vous répandez l'onctueuse et odorante cuillerée sur votre grosse patate bien chaude et bien fumante, et préalablement tranchée. Ça nappé délicieusement, ça vous chatouille les sens, ça vous enveloppe, ça vous grise....

3- Pour entretenir la latence qui va vous conduire tout droit au péché de gourmandise, vous devez alors prendre le temps de vous verser un verre d'Arbois rouge, rouge de cette belle robe due au Poulsard, très agréable, assez fruité, ayant du corps, tout en restant souple. J'oubliais: vous avez auparavant servi votre voisine!

3bis- Vous prenez encore le temps de lever votre calice en direction du lustre et vous voilà prêt à apprécier comme il se doit l'heureuse alliance de la table, du vin et de l'amitié.

Après une nuit réparatrice et un petit déjeuner abondant et varié, les équi-



pages s'activent dans la cour puisque Patrick vient d'ouvrir la caverne d'Ali Baba, c'est à dire le garage de son hôtel, qui ne se souvenait pas avoir jamais abrité jusqu'alors 12 Morgan en une seule nuit.

Certains ou certaines sont encore à leur toilette, mais d'autres sont déjà en train de caresser quelques chromes ou de vérifier quelques durites "vous connaissez la scène!". Une ou deux ont un peu pissé, dont une toute neuve.... la routine, quoi.

Nous ne sommes pas trop en avance, mais il fait si beau. Alignement, photos et voici les premiers vrombissements. L'occasion de vérifier encore qu'il n'y a pas deux Morgan identiques pour le look, et qu'il n'y en a pas non plus deux qui émettent la même musique.

Nous prenons la route de Voiteur, non sans avoir fait un petit détour sur les "hauts" de Lons, pour saluer au passage les parents de l'ami Daclin, ravis de voir défiler dans ce quartier calme, cette guirlande de petites autos - Les voisins aussi.

La montée sur Château Chalon est un régal dans l'air vif du matin. Les touristes sont partis et nous ne voyons guère que quelques chasseurs, les vendanges sont faites depuis un moment, et l'automne commence à installer ses couleurs au gré du relief ou de l'orientation des parcelles. Quel panorama ! Quelle nature, si bien façonnée, rien que pour nous. Arrêt point de vue, photos.... réticences au démarrage d'un 4/4 blanc qui se trouve tellement bien ici qu'il fait mine de ne pas vouloir emmener les Arnoud plus avant. Ah! mais!. On pousse un peu, on lui tourne le nez sur la descente, et ça ronfle à nouveau au quart de poil. Fausse alerte.

On met alors le cap sur la célèbre reculée de Beaume les Messieurs; on admire du dessus, on flâne, en bas, à l'abbaye. On se perd un peu, mais ça, c'est nous, et il fait si beau!. Nos guides jurassiens nous pressent un peu car il reste à voir.

Nous poursuivons le circuit par Vevy, Chatillon, Doucier,.... en empruntant des petites routes qui sont un pur enchantement d'automne. Nous sommes toujours seuls sur la route: devant, des Morgan, dans les rétros, des Morgan également. Il n'y a quand même pas que la bouffe, nom de nom !!! Arrêt promenade au lac de Chalin, qui nous laisse à penser qu'eussions nous zétés sur du temps, c'est là que nous eussions cassé la croûte. Mais nous avons pris rendez-vous à la taverne de la Finette, à Arbois. Accueil sympathique du patron et des clients déjà installés qui viennent voir nos petits roadsters se ranger dans la cour, au chausse-pied, sauf deux toutefois, qui serviront d'enseigne, le temps du repas. La Finette est un établissement dont la réputation dépasse le cadre du département. Repas simples mais très typés. Vins agréables, serveuses accortes, et décor de cave authentique auquel on accède par un escalier vertigineux. Monique Daclin l'a très bien descendu malgré son plâtre, entre deux gardes du corps et pendant qu'un aide se chargeait de ses cannes... anglaises, bien sûr. Certains connaissent l'endroit, pour y avoir chanté quelques cantiques.....mais c'était un soir de beuverie d'avant le permis à points.

Il est déjà 16 heures lorsque, bien réchauffés tout de même, nous songeons à poursuivre. C'est ici que le parti morganiste se divise en trois courant distincts. Ceux qui habitent loin doivent songer au retour et précéder, si possible, les bouchons lyonnais de 18 heures... Les autres tendances, la "culturelle" qui aurait bien visité la maison de Pasteur et la "gourmande", finissent par s'agréger en allant tout de même boire un petit canon chez Désiré Petit à Pupillin. La visite est agréable, le guide disponible et précis, et la dégustation qui la prolonge convainc les plus réticents que le rouge du coin.... finalement....

Mais les meilleurs moments ont une fin et on se sépare sur la promesse de se revoir dès que possible dans une circonstance aussi simplement chaleureuse.

Quelques uns dont nous fumes finiront le week-end chez Patrick et Maryse après avoir un



peu dégrasé les tuyaux, sur une route qui le permettait, évidemment.

Alors donc un grand merci à tout ceux qui ont concouru au succès de cette sortie, il faut en prévoir d'autres. C'est pourquoi nous songeons pour la saison prochaine à:

-un pique nique servi au château de Chemavel, à Jujurieux, à deux pas des Dombes et du vignoble de Cerdon. (date à fixer).

-2 jours encore dans le Jura, sans doute samedi 28 et dimanche 29 mars, avec la même base de départ mais un circuit différent.

-sans doute le 1er mai une sortie dans le Brionnais en association avec nos voisins d'Ile de France.

-et aussi une sortie du côté du Lyonnais, certains ayant la dessus quelques idées en réserve qu'il nous faudra exploiter

Sans oublier bien sûr le Mog à venir

Jean-Jacques BRUN et Zette.

A VENDRE

MORGAN 4/4 1600

modèle 1976

Bicolore, crème et bordeaux

Compteur: 12.000 km.

Etat exceptionnel, entièrement restaurée (factures).

Moteur ford 1600, boîte 4, 12.000km.

Conduite à gauche.

Capote & couvre tonneau entièrement neuf.

Prix: 170.000 FF

Renseignements: Patick SCHILLO

Tél. Bur.: 01 34 52 39 29

Tél. dom.: 01 34 86 86 83

#####

MORGAN +8

1976, brazil brown, intérieur cuir noir

86.000 km

Historique et entretien connu depuis l'origine.

Renseignements: Jean-christophe FROT

Tél. et fax: 01 45 67 42 35

JACQUES SAVOYE

*vous souhaite
un excellent week-end*



Importateur exclusif MORGAN
depuis + de 40 ans

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

COTISATIONS 1998

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 1998

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

année Numéro d'immatriculation

couleur Numéro de châssis

Fait à le

Signature