club

Club

Morgan

CRANCE

COMMINICATION

COMINICATION

COMMINICATION

COMMINICATION

COMMINICATION

COMMINICA



Octobre 1998

news n°76

1. ENS	SEMBLES	BUREAU DU CLUB	
1.01	Badge Français	- Présidents d'honneurs	C. KACHELMANN J.Ch. FROT
1.06	Auto-collant M.C.F 10 F		J. FROT.RENAUD
		- Président M. BRAUN	M. BRAUN
1.08	Porte-clé MCF 50 F	- Secrétaire	L. RINGO
1.10	Sweat-shirt	- Membres	J. F. FROT G. GOFFIN
1.11	Tee-shirt		B. CHEVALIER
1.11	150 1		P. FICHET
2. POS	STERS et PAPIER		M. COUMES
2.01	Poster Mois Mog 30 F	DELEGUES REGIONAUX	(
		Daria IIa da Franca	F. FICHET
2.02	Poster Pontivy	- Paris Ile de France	A. HERMAN
2.03	Poster BORIS VIAN 150 F	- Pays de Loire	D. HALLAWELL
		- Sud-Est	M. LOUCHE
2.04	Poster le Vesinet 30 F	- Sud-Ouest-Pyrénées	M. CHARPENTIER
2.05	Poster Pau	- Région Lyonnaise	J.J. BRUN B. MOUTARD-MARTIN
		- Champagne-Ardennes -Berry-Limousin	M. LASKAR
2.06	Poster Ternois		
2 ACCESSORES VESTIMENTA INFO		F. FICHET	A. HERMAN
S. ACC	CESSOIRES VESTIMENTAIRES	70, rue de la Procession	28, rue G. Couturier
3.04	Emblème français de boutonnière 50 F	78400 CHATOU	92500 RUEIL
		D. HALLAWELL	M. LOUCHE
		77, rue du Père Corentin	Champagne Cambronne
		75014 PARIS	13980 ALLEINS
		M. CHARPENTIER	J.J. BRUN
		Route de Crètes	52, rue de Charolles
		64290 GAN	71300 MONTCEAU-LES-MINES
		B. MOUTARD-MARTIN	M. LASKAR
		1, rue Victor Hugo	14, rue Amédée Bollée
		08700 NOUZONVILLE	87000 LIMOGES
Nom	Prénom		
Adresso	e		
X7 - 21			
veuille	z me faire parvenir les articles dont les références suivent		
	ci-joint en règle	ement un chèque de :	francs
Le			

EDITORIAL

Cultivons notre différence!

Début Avril avait lieu "Vintage Monthléry". Le plateau était exceptionnel et le spectacle fut grandiose. Il y avait toute une colonie de trois roues Morgan et croyez-moi elles ne s'en laissaient pas compter sur la piste face à des voitures beaucoup plus puissantes. L'image de ces racer prenant facilement 180 km/h dans le virage relevé était époustouflante.

Bien que réservé aux véhicules d'avant-guerre nos Morgan, quelles qu'elles soient, n'auraient pas dépareillé parmi toutes ces vétérantes. C'est dans de telle circonstance que l'on peut prendre conscience de notre différence : celle d'être le club d'une voiture inclassable. La constance de la production Morgan fait qu'un véhicule sera catalogué dans les historiques alors qu'au même moment son clone sortira de l'usine et pourra être utilisé comme tout véhicule moderne.

Notre Club est ainsi atypique, les véhicules anciens côtoient allègrement les plus récents sans que cela d'ailleurs ne se fasse remarquer ou ne crée une différence. Toutefois le nombre de plus en plus croissant de véhicules récents ne doit pas nous faire pencher du mauvais côté. Ne devenons pas un Club dont l'objet serait principalement l'organisation de sorties touristiques. Nous avons la grande chance, au sein même de la marque Morgan de pouvoir remonter pratiquement au début du siècle. L'histoire est un continuel recommencement et c'est principalement vrai chez Morgan Alors intéressons-nous aux véhicules anciens.

Je salue à ce titre l'initiative de Françoise qui a organisé au mois de mars pour la délégation Ile de France une sortie principalement dédiée aux "vieilles" du Club. Bien que les membres qui y participaient étaient les mêmes que d'habitude, les conversations étaient différentes, on y parlait d'avance à l'allumage, de bobine ou de boite trois vitesses.

Par contre je suis déçu du peu de réponses reçues pour la constitution des commissions historique et technique. Aucune réponse pour la commission historique, quatre ou cinq intéressés pour la commission technique. J'en arrive à croire, que personne dans ce Club ne s'intéresse à la Morgan en tant que véhicule presque centenaire et à toutes les péripéties techniques qui l'entourent.

Le MCF ne doit pas devenir le Club Med, alors cultivons notre différence et croyez-moi la vérité est dans le "vieux".

MICHEL BRAUN

ATTENTION VOTRE PRESIDENT CHANGE D'ADRESSE:

Michel BRAUN 6, rue de bellevue 78560 LE PORT MARLY 01 39 58 69 84

MAASTRICHT MAI 1997



25ème ANNIVERSAIRE DU CLUB HOLLANDE

Ah çà, les Français, tant pis pour vous, vous avez raté un grand moment: MAAS-TRICHT 8/10 Mai 97. 25ème anniversaire du MORGAN-CLUB Hollande,... 245 Morgans... Je ne vous dis que cela....

Mercredi 7 Mai 1997

7h du matin, je contemple le nez collé au carreau les gros flocons de neige qui tombent drus et droits, ébranlant le sol de ma Touraine, et très égoïstement, (j'en conviens) je pense à moi le lendemain matin:...emmitouflé dans ma Morgan, bien abrité derrière mon sautevent... la boussole calée sur MAASTRICHT........ Déjà, je rêve....

Jeudi 8 Mai

Debout: 4h30, à 5h30 bardé de cuir, de moumoute, de cache-nez, de lunettes de motos... Banzaï, nach MAASTRICHT!

Le tour de clef ne donne rien,... je veux dire pas de bruit de moteur! "La garce!"... je l'ai réveillée trop tôt. Ma batterie refuse de sortir des bras de Morphée. Alors scénario habituel, une bordée de jurons bien appuyés m'aide à sortir ma belle du garage, je recule à côté mon auto régulière, je veux dire la "légitime", un coup de pince, trois-quatre coups d'accélérateur... mon "pot compète" réveille la moitié du hameau... et roule ma poule!!... c'est parti.

Le ciel est gris clair marbré, mouvant. La gelée matinale me colore les joues pratiquement jusqu'à Fontainebleau. Ma belle jaune retrouve son vieux réflexe parkinsonien à peine sorti de la commune, entre 80 et 95 km/h, donc tout va bien.!. Je traverse sur les coups de midi 2 ou 3 fanfares, avec drapeaux tricolore, cliquetis de médailles.... Je résiste au supplice de Tantale... Je ne m'arrête nulle part entre Epernay et Reims!

Et alors que je roule toujours, je tâte machinalement dans ma poche ma poignée de billets Français que je pense changer au bureau de change à la frontière. Gros naïf doivent penser les gabelous à qui je pose la question un 8 Mai, à la frontière Franco-Belge... ma carte visa m'aide in-extrémis à échapper au ridicule, c'est tout de même bien pratique, encore faut-il connaître le change. Là, la météo est nettement moins favorable, avec pluie "une fois" et sans pluie "une fois", juste le temps de sécher le cuir, puis cela repart à période de 20/25 mn. Je m'arrête, prends un plein, tends mon beau billet neuf à la pompiste, elle n'en veut pas. Zut je suis déjà en Hollande.... Vivement l'Euro....

Je m'obstine à traverser ce même pointillé météorologique et en approchant de MAASTRICHT un jeune couple pilotant une superbe Volvo années 60, rouge, me guide dans

Photo du haut: le château où tout ce qui Morgan se passe. Photo du bas: les épouses des 4 organisateurs dont Gerda, mon amie, sur l'aile.







mon contournement de la ville, car je m'étais convenu avec mon amie Hollandaise GERDA VAN GIJZEL, de retrouver son mari Paul chez elle à ROERMOND, 40 km au Nord de MAASTRICHT...

On aura peut-être vu, une Morgan jaune faire quelques zigzag sur l'autoroute, alors que le pilote cherchait maladroitement, en roulant, à enfiler un casque intégral, pour essayer de deviner sa route à travers une vraie pluie de mousson d'un bon quart d'heure, mais on est pas très sûr, puisque la buée trou-

blait beaucoup notre champ visuel derrière les lunettes....

"Tut-tut", "flash-flash"... je croise les premières Morgans....

La route est belle, large, Dieu-merci suffisamment pour rattraper mes embardées lors des dépassements, à cause d'un très fort vent latéral qui j'en suis sûr ferait bien décoller les moulins à vent.... Enfin, j'arrive à ROERMOND, belle ville calme de province, située au milieu de la hernie pendante sous la patatoïde que forme la Hollande, j'ai découvert une fois sur place que MAASTRICHT était piqué au milieu de la tétine sous ma hernie.

Je range l'auto bien au chaud dans un garage, dépose entre les bras de Paul une parcelle de ma culture Tourangelle, 12 bouteilles de Chinon/ Azay-le-Rideau/ Vouvray, saute dans la douche, troque le cuir pour le jeans, et enfin à 17h00, m'écroule dans un fauteuil du salon; Paul amorce ma perfusion: c'est parti à la bière! Le temps de nous congratuler, de nous remémorer les superbes ballades à 4 Morgans faites en Touraine lors de leur passage en Juillet dernier avec 2 autres couples amis, et déjà, il m'interrompt. Nous sommes attendus à 19h au château de VAESHARTELT pour le repas Morganique. Quel repos! Quelle sérénité ces 40 km vers le Sud dans une voiture confortable....

Une longue allée bordée de grands arbres nous conduit vers le château qui antan, était une vaste et belle demeure, appartenant à l'une des dix grandes familles qui dirigeaient MAASTRICHT. Château transformé en hôtel où tout ce qui est Morgan se passe, situé à quelques tirs de mousquets de MAASTRICHT-centre.

Des scouts, avec ce superbe chapeau style Baden Powel, contrôlent avec un sérieux de douanier les mouvements d'entrée et de sortie des Morgans et autres véhicules. Je constaterai plus tard, qu'ils sont même veilleurs de nuit. Un rapide coup d'oeil sur le parking que je traverse en trottinant pour suivre les grandes jambes de Paul, me rassure sur la qualité des participants: tout ce que la marque a fabriqué est là, outre les vulgaires 4/4, +4, +8, je remarque une rangée multicolore d'une petite trentaine de 3 roues, un suppositoire gris (+4+), des coupés Drophead, et une merveilleuse et unique +4 saloon. L'Europe du Nord s'est rassemblée là: NL: 125 -GB: 78 -DK: 4 -S: 8 -B: 6 -D: 15 -LX: 2 -CH: 4 -F: 2... touché-coulé les Français, 2 seulement Bernard Veysseyer et moi-même, ô combien désolant!!! J'ai bien rencontré 2 autres couples de Français dans le hall d'entrée, là où l'on nous remettait notre paquetage: outre les mille petits gâteries et gadgets on trouvait dans un coffret plastifié, un superbe road-book relié



sur papier glacé, le tout dans un sac en toile frappé aux armes Morganesque... et bien ces deux couples de Morganistes, je ne les ai plus revus ensuite, je crains qu'il ne se soient fait éjecter fermement faute d'avoir rempli leur bulletin d'inscription en temps et en heure: cette rigidité teutonne de nos amis Hollandais est difficile à digérer pour nous autres Sudistes de l'Europe...

Et là au détour d'un salon, je retrouve Gerda, mon amie, déjà très entourée, précisons que c'est une artiste-peintre reconnue, portraitiste sur aquarelle pour être plus précis. Mordue de Morgan, elle les a toutes peintes, dans toutes les positions, l'acte d'amour absolu de la marque. Une forme extrapolée du Kama-Sutra de la Morgan.





Nous tombons dans les bras l'un de l'autre, partageant la même joie des retrouvailles. Petite, la peau mate, les cheveux couleur jais, arrondis en arrière sur un superbe chignon, je lui ai confié l'une des première fois où je l'avais rencontrée au Mog Vésinet en 84, que j'avais conscience que les armées de Charles Quint n'avaient pas fait que la guerre lors de leur passage dans les Flandres....

Rapidement Paul réamorce la perfusion en m'appelant au bar; et ma chope dans la main, je vais saluer ici et là, en traversant les salons, quelques couples de British que j'avais rencontrés au gré de mes pérégrinations lors des Mog-France. Puis déjà on nous fait savoir que "Madame est servie". Nous nous groupons par tables de 8 et commençons la queue au long du buffet, une légère pression sur ma tête me fait me retourner.... Je réalise confus, que je suis presqu'à l'ombre sous la poitrine d'une petite Hollandaise d'1,87 m.... Il faudra proposer une importation de latins standards dans mon acabit pour apporter ce léger correctif à la génétique qui fera que nous courtiserons une Hollandaise, nous ne la visiterons plus.... Ce dîner me permet de tisser de nouveaux liens d'amitié avec plusieurs couples Hollandais. On mange bien, on Morganise, on boit du vin, hélas sans personnalité. (Ce qui me navre, c'est que je suis sûr qu'ils le payent cher). Heureusement, la bière est là!... et c'est de la qualité!

Les paupières se font rapidement lourdes pour tous, la digestion nous entraîne en semi - léthargie. On se salue... il est alors 22h00, Paul et Gerda me reconduisent chez eux pour une nuit réparatrice. Mais alors que Morphée me tire par la manche en entrant à la maison, Bacchus le bouscule et nous voilà devant une bouteille d'Azay-le-Rideau 95, un sec-tendre bien apprécié, qui là, nous porte l'estocade et me conduit sans somnifère entre les toiles. On frôle minuit.

Bertrand JOLIT

A SUIVRE

Jacques Savoye.

C'est le 17 mars que Jacques Savoye nous a quitté après pratiquement un siècle de passion automobile en général et anglaises en particulier. Fils de constructeur automobile, il s'installe boulevard Pereire en 1934 pour importer les Singer. Ce n'est qu'en 1953 qu'il reprendra l'importation des Morgan, mais entre temps il luttera souvent contre elles au volant des Singer, avec entre autre 9 participations aux 24 heures du Mans, avec une victoire de classe en 1938 devant Mme P. Fawcett sur..... Morgan 4/4!!!

L'ayant connu en 1968, lors de l'achat de notre première Morgan, je me souviens d'un gentleman driver, d'une grande distinction, veillant avec rigueur et parfois sévérité sur la bonne marche du garage: lors de l'une de mes visites, il fit appel à l'un de ses mécaniciens afin que celui-ci réaligne les voitures comme à la parade, pas une seule banane de pare chocs ne devait dépasser.

Il faisait partie de ces hommes de l'automobile qui vivaientt passionnément leur métier et n'hésitaient pas à courrir avec les modèles qu'ils vous proposaient, vous prouvant qu'ils étaient les meilleurs, aussi bien eux que leurs voitures.

Au nom de tous ses membres, le Club présente à Claude et Guy Savoye, Valérie et Pierre Henri Mahul ses sincères condoléances.





HISTOIRE VRAIE

"LE PUR SANG DE MOLSHEIM"

Nous sommes en 1980. Je suis fier. Je suis Président du Club depuis trois ans et tout se passe très bien. Nous avons défini avec Charles Kachelmann des buts et nous nous y tenons. 200 membres, une boutique, et une réputation. Nous regardons nos amis anglais avec la même fierté, le Club, il y a encore deux ans n'était qu'une antenne du "Morgan Sports Car Club", maintenant c'est un Club à part entière déjà reconnu par l'ensemble de la "profession". Il manque néanmoins un petit quelque chose depuis que nous avons traversé la Manche. En Angleterre tout les ans le Club organise une réunion à laquelle participent de plus en plus d'étrangers dont nous sommes. Nous y sommes allés la première fois en 1978 avec la +4 tourer 4 places que nous avons restauré pendant l'hiver. Elle est superbe, la peinture que nous a fait les Ets Biarnès est une réussite. Elle brille de tout ses feux, notre +4 et cela se terminera par une 2ème place au concours d'état. Pas peu fiers d'avoir réussi à se mêler à la course au titre en terre anglaise, nous récidiverons l'année d'après et règlement enfin en main nous obtiendrons la première place. L'année suivante, les organisateurs nous demanderons d'être juges. Une façon élégante et honorifique d'éliminer un concurrent dangereux!!! Tout cela pour vous dire que l'idée d'organiser un tel événement en France nous trotte dans la tête mais pour une première il nous semble difficile d'accueillir comme nos amis d'outre Manche 3 à 400 voitures.

Plongés dans notre réflexion à l'occasion d'une réunion du bureau à laquelle participe Aimé Graeling, le délégué Alsace de l'époque, celui-ci nous annonce tout de go qu'il a déjà pris des contacts et qu'une réunion est possible à Molsheim début Juin.

Un brin surpris, un peu inquiets, mais très enthousiaste nous avalisons son projet aussitôt baptisé "Mols-Mog" qui sera le premier d'une longue série dont le dernier en date s'appelle le "LiMog". C'est donc à la date prévue que plus de 70 Morgan se retrouvent à Molsheim un samedi matin et ensoleillé de Juin. Compte tenu de leur proximité un fort contingent d'Allemands a fait le déplacement, mais le Mog est néanmoins international avec quelques Anglais, Belges, Suisses, Luxembourgeois et même Italiens. Mais les Allemands, conduits par leur Président, ne dérogent pas à leur tradition d'organisation et leur arrivée en cortège, tous vêtus de combinaisons blanches, au volant de +8, auxquelles aucun gadget ne manque fait forte impression. Les V8 rugissent sur la petite place de Molsheim, tentant peut être de ce rapprocher du bruit du 8 en ligne du Pur Sang local, Bugatti, qui s'est éteint il y a 30 ans.

Je suis chargé par Aimé d'assurer le départ du Rallye touristique qui va conduire la caravane sur la route des vins jusqu'au Haut Koeningsberg.

Une fois parti le dernier concurrent je dois sauter au volant du +4 pour aller à l'arrivée de la deuxième étape afin de les accueillir. J'enroule donc la route des vins à bonne allure et ne tarde pas à rattraper la caravane que je double allègrement, d'autant que la plupart des

concurrents préfèrent admirer le paysage que de tenter de me suivre. Sauf un, un Allemand et sa +8, qui bravant peut être les ordres de Herr Praesident, car il sera le seul, m'emboîte le pas avec sa +8. La route est très bien revêtue, bien tracée mais sinueuse ce qui fait que les bouts de lignes droites sont trop courts pour que la +8 puisse me reprendre ce que je lui ai prise dans les courbes. D'autant que je me prend au jeu et je met toute ma science à essayer de le lâcher. Nous arrivons ainsi et dans l'ordre +4 puis +8, et plus tôt que prévu à l'étape. L'ami germanique me rejoint avec un large sourire mêlé d'une pointe de surprise et me dis:

- "Je ne zavais pas que l'on bouvait commander des +8 4 places".
- "Vous avez raison" lui réponds-je " on ne peut pas commander de +8 4 places, la seule connue est celle d'Eric White, le concessionnaire anglais, et il a obtenu de Peter que ce serait un exemplaire unique".
- "Vous l'afez alors faite vous même?".
- "Non, ce n'est pas une +8, c'est une +4, moteur Triumph".
- "Impozzible, che n'est pas réussi à vous doubler!!!". s'exclame-t-il, avec un l'air d'un Général prussien qui vient de perdre son monocle en faisant le baise main..
- "Regardez, là, sur le capot, devant au dessus de la calandre, c'est écrit +4".
- "Impozzible, che ne lé grois bas!!". avec l'air que le Général fait lorsque le monocle tombe dans le décolleté de la Comtesse censée être honorée par la courbette du galonné.
- "Che veux voir lé modeur".

Je fait partie de l'organisation, donc je ne tiens pas en ouvrant le capot à provoquer un incident diplomatique lorsqu'il constatera que sur la route du vin une +4 tient tête à une +8. D'un autre côté je ne veux pas passer pour un usurpateur et tant pis s'il doit subir l'affront de sa vie de Morganiste. Et puis le ton est péremptoire, il veut absolument connaître l'objet du délit, il y va de son honneur. On ne refuse pas cela à un Allemand. Donc je m'exécute et soulève la capot qui révèle le brave 4 cylindres Triumph dans sa plus grande originalité. A l'époque nous faisons toujours les concours en Angleterre et il n'est pas question de changer quoi que ce soit sous peine de perdre quelques précieux points.

Notre Guenerral, reste planté devant le capot, sans un mot, pendant quelques instants, puis soudain tourne les talons et se dirige vers sa +8, non sans avoir dit :

-"Alors ze modeur est bréparé".

Je n'ai pas osé lui dire que non.

Jean-Christophe FROT

MOG 1999 ou les 90 ans de l'usine.

Jockmog organise cet anniversaire à Bridge of Allan à environ 4km de Stirling ?!?. Vous ne savez pas où cela se trouve?. Chiche, on organise un concours!. Non, aller, nouis allons tout vous dire. Bien qu'à titre personnel je sois un peu faché avec les Anglais, qui ne sortent pas de leur insularité, les Anglais ne sont pas les Ecossais. Ces derniers n'ont-ils pas eu un Roi français. Vous me direz les Anglais aussi, si l'on considère que Guillaume le Conquérant était français, mais ils ne l'ont jamais digéré, alors que les Ecossais en son fier. Bref, les Ecossais ont la lourde tache d'organiser le Mog 99 à quelques 20 miles au nord ouest d'Edimborough du 163 au 18 juillet 1999. Belle occasion de visiter ce qui fut pour quelque temps un merveilleux coin de France et qui reste une contrée exceptinnelle.

Vous pouvez dès à présent contacter: Rodger McAslan

75 Blairbeth Road

Burn side, Glasgow G73 4JD

Tel dom.: 00 44 141 634 6825 Tel bur.: 00 44 141 248 6341

Fax: 00 44 248 6475

INVITATION AU VOYAGE

Une escapade dans le Lot au cours des vacances scolaires de février nous a permis de découvrir quelques adresses que nous vous recommandons.

1.- La Maison des Moines, 1 route de Neuillay à 36500 MÉOBECQ

2 Chambres d'hôtes chez Madame Cécile Benhamou (Tel : 02 54 39 44 36)

Méobecq est un petit village situé à 30 km à l'ouest de Châteauroux, au coeur du Parc Régional de la Brenne (des centaines d'étangs et de forêts), paradis de la chasse et de la pêche, dans le prolongement de la Sologne.

La maison de Madame Benhamou est blottie au calme derrière l'église. Ses deux chambres sont très bien tenues, décorées avec beaucoup de goût, du mobilier de famille, de jolis tissus. Madame Benhamou vous accueillera avec une grande gentillesse, comme des amis. N'arrivez pas trop tard, car Madame Benhamou ayant arrêté la table d'hôte préfère se coucher tôt. Elle vous conseillera un ou deux restaurants aux alentours, dont le Restaurant du Petit Parc à Vendoeuvres (à 7 km de Méobecq) (Tel : 02 54 38 32 37). Le propriétaire vous recevra également très cordialement. Si la saison s'y prête et surtout si, de plus, vous passez le weekend, l'ambiance "3ème mi-temps" après la chasse est garantie. Cuisine du terroir de très bonne qualité.

La Morgan, dans un cas comme dans l'autre, restera à l'extérieur. Mais elle ne craint rien.

Budget : Maison des Moines : chambre à 280 F/couple (y compris petit-déjeuner)
Restaurant du Petit Parc : menu à 85 F très correct.

2.- Le Château d'Arnac - Nonards - 19120 BEAULIEU SUR DORDOGNE

4 chambres chez Joe et Jill Webb (Tel: 05 55 91 54 13)

Joe et Jill Webb sont un couple d'anglais qui ont quitté, il y a 8 ans, leur restaurant de Portsmouth pour acquérir, en Corrèze, à proximité de la Dordogne, un château du XV ème siècle qu'ils restaurent patiemment (comme certains morganistes avec leur voiture). Jill assure la permanence toute l'année au milieu de ses huit chats, ses canards, ses moutons et ses cochons. Joe partage son temps entre l'Angleterre et son château où, de ses mains, il construit la piscine, améliore le circuit électrique, la plomberie, la toiture, etc...Le résultat est remarquable. L'accueil est on ne peut plus chaleureux et amical. Les chambres sont ravissantes et très confortables, la table d'hôte, le soir et lors du "breakfast" est raffinée et savoureuse. Alors que l'on pensait ne séjourner qu'une seule soirée, nous sommes restés trois nuits. On arrive très vite à partager l'enthousiasme de ce couple pour un projet qui semble ne jamais s'achever. La Morgan, quant à elle, est plus que jamais dans son élément.

Budget: 540 F/chambre double en juillet et août, 440 f les autres mois (y c petit-déjeuner) Repas du soir : 100 F/personne (Vin de Bergerac, excellent, compris)

Nota : Nous avons découvert ces adresses dans le guide "Maisons d'hôtes de charme en France" de chez RIVAGES qui nous a toujours bien conseillé.

Alain HERMAN

UN PEU D'HUMOUR

Carmen DUPONT qui est l'épouse d'un grand spécialiste de la marque TAL-BOT, elle même pilote une de ces belles voitures, nous a posé un jour la question: Où se trouve la plus belle voiture du monde ? et sa réponse: à CADIX: car la bielle y a l'essieu de velours.....

J.P CLAIR dans la revue de l'A.C du Centre de la France, a souligné que depuis longtemps le ridicule ne tue plus et que les rescapés sont nombreux. C'est sans doute parmi eux que l'on dénombre les gens qui ont eu la brillante idée de commercialiser des objets courants en les affublant de marques prestigieuses de l'automobile, car à l'heure actuelle, n'importe qui peut trouver dans le commerce** des lunettes BUGATTI, un grill FERRARI, un slip LAMBORGHINI, ou des frusques MORGAN.

Au point où nous en sommes, pourquoi ne pas envisager des slogans publicitaires, ce qui pourrait donner:

- Offrez vous des lunettes BUGATTI, seul moyen d'avoir une BUGATTI a l'oeil...
- Le grill FERRARI ne laisse pas d'odeur, avec FERRARI on ne sent plus les côtes..
- Grâce au slip, LAMBORGHINI est a la portée de toutes les bourses...
- Sportifs, portez un short JAGUAR, avec un jaguar aux fesses, vous irez deux fois plus vite...
- Dans un recueil de bons mots SBARRO, découvrez les meilleures répliques...
- La lentille de contact ARIANE est la plus facile a placer en orbite....
- Un pantalon MORGAN ne se démode jamais....

Depuis longtemps, on trouve dans le commerce des éponges FACEL et de la bière VEGA, on serait tenté d'indiquer que l'éponge n'a pas suffit à résorber le déficit de la société du même nom et que la bière n'a pas été nécessaire pour enterrer la marque.

- Il ne reste plus qu'a verser une larme que nous essuierons avec LOTUS le mouchoir de l'Élite.....
- ** il reste a trouver un slogan concernant , bien qu'ils ne soient pas (à notre connaissance!) à vendre, les avantages de LOLO FERRARI...

Cette page de réclame vous a été offerte par les Ets BURNAT & Cie

DE DION et BOUTON

Le nom de ces précurseurs de l'automobile est connu de tous; c'est en 1883 que le comte de DION (qui ne deviendra marquis qu'a la mort de son père en 1901) remarqua dans un magasin de jouets Bd des Italiens, "chez Giroux" où il achetait des cotillons pour un bal, une petite machine à vapeur construite par un certain BOUTON qu'il alla immédiatement rencontrer, dans l'atelier que ce dernier exploitait, rue de la Chapelle avec son beau frère TRE-PARDOUX.

De leur association naquirent tricycles et quadricycles à vapeur de célèbre mémoire, puis en 1894, après séparation d'avec TREPARDOUX, un moteur monocylindre à essence, pratiquement le premier moteur français, construit a plusieurs milliers d'exemplaires et monté par de nombreux constructeurs dans le monde entier , a commencer par Louis RENAULT sur sa première voiture. En 1899 la firme présenta son classique vis à vis, et devint un constructeur réputé d'autos, de camions, de moteurs industriels jusqu'en Amérique (le maire de NEW YORK en 1913 roulait dans une 8 cylindres en "V" DE DION BOUTON) avant de disparaître dans la tourmente financière de 1930.

On ignore souvent que l'enthousiasme de ce nouveau mode de locomotion et cette folie des "voitures sans chevaux" étaient considérée, au début du siècle, par les gens sérieux, comme une passion coupable, dispendieuse encore plus dangereuse que l'entretien d'une danseuse, ou que la passion du jeu... a tel point que la famille du marquis engagea une procédure de mise sous tutelle, acceptée par l'autorité judiciaire qui déclara: Attendu que Mr Albert de DION, non content de mener une existence portant des dépenses, certes excessives, mais pouvant être considérées comme adéquates a son rang, s'est lancé dans une entreprise commerciale de véhicules mécaniques pour laquelle il semble éprouver une prédilection quasi enfantine par conséquent inadmissible chez un homme d'esprit normal......

Et c'est en fonction de ces attendus que le marquis de DION se vit gratifié d'un Conseil Judiciaire dont nous ignorons comment il se débarrassa.

Ce serait être dépourvu de tout humour que de dénier à ce texte, qui, soulignons le a eu force légale, une saveur particulière lorsqu'on mesure l'étendue des brevets, encore d'actualité, pris par ce visionnaire qui devint par la suite, avant de mourir à PARIS en 1946, député, puis sénateur, et qui, entre temps, fonda l'Automobile Club de France.....

Cette page d'histoire vous a été offerte par Guy BURNAT



Sortie Senior 15 Mars 1998

Françoise Fichet ayant réalisé un de ses rêves sous la forme d'une Ford "A", il lui tardait de confronter ce monument de l'industrie automobile (5 millions d'exemplaires construit entre 1928 et 1932!!!) avec les Morgan, autre monument (3.000 + 8 en 30 ans de carrière !!! à peine une journée de production de la précédente).

Mais sachant que d'autres avaient aussi fait des infidélités à Malvern, elle avait invité ces félons à sortir l'objet du délit. 18 voitures se retrouvent dans un brouillard à couper au couteau sur les hauteurs de Versailles, au Club house du haras de Jardy. La Ford est là, bien sur, superbe et lui font la courre, une VW cabriolet, une Porsche 912, une TR4, une rare Volvo 164, et une Jaguar MK II, 3,8 L, la plus grosse cylindrée présente et dont on propose au propriétaire d'arroser cela. Dites, vous ne trouver pas que l'appétit de la bête suffit !! bande d'assoiffés. Pour le reste que des Morgan de tout type, avec pour la première fois un F4, 3 roues - 4 places, sans oublier le 4/4 Flat Rad, fabrication Sandford, dont j'invite ici le propriétaire à me raconter l'histoire, des articles pour le News, S.V.P.

Il fait froid et nous ne sommes pas mécontents de rouler en berline. Encore que le train de sénateur que nous suivront empêchera la bête d'arriver à une température suffisante pour que le chauffage soit réellement efficace. Bilan: on va se peler toute la journée !!!. Enfin comme dans les Morgan ils ont vraiment l'air frigorifié, on se consolera en n'étant pas tenu de se vêtir comme eux. Et nous voilà parti vers Anet par les chemins vicinaux qui traversent la campagne sud ouest de Paris. Hélas, nous sommes Dimanche matin et nous aurons à doubler ou croiser des hordes de cyclistes pour le moins indisciplinés ou plutôt se foutant comme d'une guigne que d'autres usagers peuvent emprunter les mêmes parcours. La vie sociale doit être faite d'éducation et de respect et non pas de lobbying agressif, d'autant que je suis sur que ces Poulidor du week-end deviennent les pires conducteurs du Lundi. Aller, j'ai jeté mon fiel.

Malgré un road book bien fait, et suite à un arrêt nécessaire à la satisfaction d'un besoin naturel (après ce que je viens de vous dire à propos de la vie sociale, il me semblerait vulgaire de parler autrement) nous mettrons un bon quart d'heure pour trouver l'auberge où nous devons nous restaurer. Et pourtant, Bu, c'est le nom du patelin, n'est pas grand, mais comme quoi à Bu l'on peut se noyer dans un verre d'eau.

Centre équestre et table d'hôte, nous nous engouffrons dans la salle qui nous est réservée. Eh bien, nous avons affaire à des radins, qui n'allume le chauffage qu'à notre arrivée et qui n'ont même pas eu l'idée de brûler une ou deux bûches dans la cheminée. La chaleur

stabulaire sera notre seul recours et l'air finira par se dégourdir au moment du départ. Je vous l'ai dit, on se pèlera toute la journée. Le repas moyen, le chauffage nul, aller un 4/10 dans le cadre de notre rubrique "Invitation au voyage". La caravane repart pour quelques km, afin de rejoindre Anet (prononcer Annette, mais je ne comprend pas puisque c'était le château de



Diane?) pour en visiter le château. Le temps ne s'est pas amélioré puisque la bruine s'est mise de la partie.

Le château dont il ne reste qu'une aile, la chapelle et la chapelle funéraire de

Diane de Poitiers, fut la résidence de cette dernière lorsqu'elle fut chassée de Chenonceaux par Catherine de Médicis qui Reine en titre n'avait que fort peu apprécié le statut de favorite de la Dame d'Anet. Nous espérions en connaître un peu plus lors de la visite. Mais avant il nous avait fallu attendre 20 minutes dehors un premier groupe nous ayant précédé. Et on se fige de froid sur place. J'en profite pour lire le guide, et bien m'en pris pour connaître l'histoire de cette demeure. En effet le guide, (dit-on "la" guide, Ségolène!!!), est dans la plus pure tradition de ceux qui officiaient dans les années cinquante: "vous avez devant vous une table renaissance due au très célèbre ébéniste Du Marteau de la Tenaille, sur votre droite une commode d'époque entièrement restaurée au début du siècle par Tenon et Mortaise, au dessus de vous un lustre, offert par Courteline à l'issue de son voyage au bout de la nuit, à gauche la pendule en vermeil et en état de marche remise à la famille du château par l'arrière filleul de Proust à la recherche du temps perdu......." Bref, on sait reconnaître un tapis, d'une locomotive et nous serions plus intéressé par la petite histoire que par cette litanie. Chacun s'en rendant compte, il fallu souvent se retenir devant les réflexions humoristiques de plus ou moins bon goût que certains ne manquaient pas d'ajouter pour pimenter la visite.

Enfin nous fumes autorisés quand même à quitter les lieux sans amendes et à 16 heures il était temps de rentrer pour aller goûter les délices d'une couette bien chaude, devant une télévision qui un soir d'élection vaut le détour.

Jean-Christophe FROT

Diane et les Amazones en Morgan

Avec sa géographie doucement vallonnée, ses paysages très verts et ses vieux villages, la région ouest de Paris est fort plaisante. Les fermettes, les pittoresques maisons en pierre ont été restaurées avec goût et les jardins tranquilles invitent à oublier un instant l'agitation polluée de la capitale.

Le choix de Françoise Fichet était donc fort judicieux pour cette ballade d'un 15 mars, bien qu'on n'ait pas vu grand'chose par la faute d'un brouillard inattendu. Mais cette brume matinale dessinait des tableaux flous terriblement impressionnistes et du meilleur effet.

Nous nous sommes donc retrouvés avec une vingtaine de voitures, quasiment toutes décapotées malgré le froid piquant et humide de ce petit matin. Comme on avait, pour une fois, une tolérance quant aux marques des voitures, Francine et moi avions opté pour notre Volvo 164 afin de ne pas exposer notre chienne à quelque rhume, grippe ou congestion pulmonaire.

La promenade en file indienne s'est déroulée dans les meilleures conditions

Coccinelle, sauterelle, et pourtant le temps n'était guère printanier.





jusqu'au feu rouge de la N 12 qui a vu une arrière-garde sacrifiée, abandonnée dans les brumes, impasses, ruelles et sens interdits de Montfort-l'Amaury. Heureusement, tout le monde s'est rassemblé dans une pittoresque ferme-auberge, pour l'un de ces repas arrosés comme les aiment les membres du Club.

Françoise Fichet passait entre les tables pour réchauffer l'atmosphère en racontant des histoires qui auraient fait rougir Brantôme, le contemporain de Diane de Poitiers et auteur de "La Vie des Femmes Galantes". Seuls, les enfants n'ont pas réagi : ils paraissaient tellement gelés qu'ils n'ont presque pas songé à chahuter à la table qui leur était réservée.

L'après-midi nous avons eu droit à la visite du château d'Anet. C'était émouvant de penser que nous garions nos voitures là où Diane remisait la sienne qui était presqu'aussi inconfortable qu'une Morgan.

La favorite du roi Henri II était célèbre dans tout le royaume pour sa beauté, une beauté qui ne s'est pas affadie avec l'âge, ainsi que l'affirme Clément Marot:

Que voulez-vous, Diane bonne, Que vous donne? Vous n'euste, comme j'entens, Jamais tant d'heur au printemps Qu'en automne.

Notre Diane a lancé, à son époque, la mode de la monte en amazone introduite en France par Catherine de Médicis. Les femmes, alors, s'asseyaient sur une "sambue", sorte de bât, les pieds posés sur une planchette. Diane, qui avait de fort jolies jambes et souhaitait les montrer, adopta la nouvelle selle, la jambe droite passant autour de la corne d'arçon. Ainsi, les jours de vent, la jupe pouvait flotter et dévoiler ce qu'alors on ne montrait pas.

On peut remarquer que toutes ces gentes dames qui ornent nos Morgan portent pantalons. Il doit bien y en avoir qui ont de jolies jambes et souhaiteraient les montrer. Ne serait-il pas possible de lancer une nouvelle mode à l'instar de Diane de Poitiers ?

Cela n'est peut-être pas du ressort du Président; mais Pascale Braun, Françoise Fichet, tous les Sherpas dévoués de cette équipe de choc qui oeuvre pour le Club et à qui on ne sera jamais assez reconnaissant ... ?

Jacques Archambault

P.S. Dans le News $n^{\circ}75$, une fuite malencontreuse de "pixels", sur l'ordinateur du Club, a rendu incompréhensibles certaines phrases de mon "papier" pages 22 et 23. J'en suis désolé pour les lecteurs qui en ont été gravement perturbés.

J.A.

HISTOIRE VRAIE

LA PROCEDURE

De nos jours, il suffit de sauter dans la voiture, d'introduire la clé de contact dans le Neimann et de la tourner pour entendre le son rassurant de votre moteur et partir là où bon vous semble. Ceci n'a pas toujours été le cas, les allumages des voitures anciennes étaient précaires, les huiles gommaient, les circuits électriques en 6 volts étaient poussifs et les longues courses des bielles ne facilitaient pas la rotation rapide du moteur pour un lancement énergique. En fait, les autos avaient besoin d'un entretien soutenu et de réglages sans cesse révisés pour qu'on puisse espérer s'en servir sans trop de problèmes.

Notre Grand Père avait acheté sa première auto d'occasion juste après la première guerre mondiale et, malgré un diplôme des Ponts et Chaussées et un esprit d'avant-garde, en avait gardé des manies qui n'avaient plus de raison d'être avec les voitures de l'après-guerre (la deuxième cette fois). En 1949, il avait acheté une 4CV Renault "Grand Large". Les éditions spéciales ne datent pas d'hier, celle-là avait en équipement standard, des sièges en feutrine, des tapis de laine, une boite à gants et UN antibrouillard.- au diable l'avarice! Cette adorable petite berline avait aussi un démarreur électrique actionné par un long levier chromé au plancher à côté du frein à main et un moteur, moderne pour l'époque, avec soupapes en tête. Le démarrage ne posait aucun problème mais Renault avait toutefois conservé le trou de manivelle dans le pare-chocs arrière car les batteries posaient encore des problèmes de fiabilité.

Grand Père était maintenant à la retraite et ne se servait plus de cette auto que de temps à autre pour conduire Grand Mère à Caen pour l'achat d'articles qu'on ne trouvaient pas dans notre petit village. La mise en route de la 4CV prenait l'allure d'une cérémonie religieuse, un rite presque occulte, dont le protocole n'avait d'égal que l'ouverture de la session parlementaire de la Chambre des Lords par sa Gracieuse Majesté de l'Empire Britannique (Ces derniers temps, je la trouve plus grasse que majestueuse). L'hypochondrie très aiguë dont souffrait Grand Père s'était propagée jusqu'à son automobile. Cette procédure aux étapes prédéterminées et établies selon un cahier des charges mûrement raisonné avait pour effet de mettre Christophe et moi dans un état d'hilarité chronique frisant l'hystérie, nous étions obligés de nous cacher au coin du garage pour pouvoir pouffer de rire sans être vu de Grand Père, qui croyait que nous le faisions par peur d'un accident au démarrage Le moindre regard de l'un à l'autre redoublait notre fou-rire de gamins intolérants des idiosyncrasies des anciens, nous ne pouvions faire la différence entre la voiture que Grand Père ne changerait plus jamais et celle qui était renouvelée systématiquement par la société pour laquelle travaillait Papa; celle-là couchait

dehors, démarrait sans broncher, était conduite à vive allure et ne recevait qu'un entretien minimum.

Ainsi donc, ce matin là, Grand Père annonce au petit déjeuner que nous irions à Caen. Le sourire qui apparaît sur le visage de Christophe est pris par Grand Père pour un signe de joie à l'idée de faire un tour en voiture mais je sais bien, en le regardant en dessous de table, que c'est la cérémonie de démarrage, cette fête surprise, qui l'emplit d'allégresse. Nous sommes postés au coin du garage avant même que Grand Père ait pris les clés au clou de la cuisine.

La messe commence.

Il arrive dans le garage vêtu de son pantalon à revers, sa veste de tweed et de son béret basque, qu'il porte comme une casquette. Il sort du placard une petite boite

de fer blanc qui contient un manomètre et un sac de grosse toile dont il sort un gonfleur à pneus. Il fait le tour de la 4CV et vérifie la pression de chaque boudin, y branche le gonfleur qu'il cale sous ses pieds et commence à actionner la poignée par des mouvements secs de bas en haut en comptant chaque coup d'air à voix haute. Il a calculé le volume de la pompe, l'espace mort, la perte de charge dans le tuyau, la compressibilité de l'air à 18 degrés et il sait, en fonction de la pression résiduelle du pneu, le nombre de coups de pompe qu'il faut pour amener la chambre à air à la pression admissible recommandée par Michelin, la dépasser serait un sacrilège thermodynamique dont Grand Père ne se remettrait pas. Puis c'est le tour de la batterie, chaque bouchon est dévissé et placé sur un chiffon sur l'étagère, en rang comme de bons petits soldats, puis on va chercher dans l'armoire une boite cylindrique en bois peinte en rouge d'une peinture que Grand Père fait lui-même à base d'huile de lin, d'essence de térébenthine et de pigment en poudre. Il nous sort des couleurs que vous ne trouverez nulle part ailleurs. De cette boite il sort un pèse-acide qu'il plonge dans chaque cellule et vérifie la teneur, chaque cellule défaillante a le droit à une rasade d'une solution aqueuse d'acide sulfurique dont la concentration en ions hydrogène a été scientifiquement prouvée comme adéquate (Grand Père touchait sa bille en chimie également). La suite passait par le remplissage du radiateur par de l'eau de pluie provenant d'une tonne à vin sciée en deux et placée sous la gouttière du garage garantissant ainsi une eau distillée moins propice à contenir le silicate de calcium qui aurait pu entartrer le circuit de refroidissement du petit bijou.



Enfin on pouvait remplir le réservoir d'essence. Grand Père ne passait pas à la pompe des garagistes pour remplir directement le réservoir de l'auto. Il avait appris dans les Colonies françaises du Sud Est Asiatique a transférer le jus explosif livré dans des fûts de 200 litres, dans le réservoir en le filtrant pour éviter les pompes et carburateurs encrassés qui vous laissaient en panne au beau milieu de la jungle vietnamienne. Il avait récupéré des jerricans sur les plages après le débarquement américain, qu'il avait peint avec sa peinture et passait à la station service en rentrant de Caen pour les remplir avant de les entreposer à la cave. Le remplissage s'effectuait en insérant un entonnoir en zinc non déflagrant et muni d'un filtre à maillage très fin dans le tuyau du réservoir, de placer dans l'entonnoir une peau de chamois et de verser le précieux liquide à petites goulées en tenant le jerrican au dessus du goulot. Grand Père tient bon, les tempes gonflées et la figure toute rouge. Là encore, rien n'est laissé au hasard car il remet dans le réservoir une quantité d'essence suffisante à parcourir la distance de Langrune sur mer à Caen avec détour sur la station-service, plus une rasade pour kilométrage imprévu de 10 kilomètres maximum.

Nous sommes maintenant arrivés à la mise en route proprement dite:

Il soulève le capot arrière, vérifie le niveau d'huile en regardant longuement la jauge, passe son doigt dessus et frotte l'huile ainsi collectée entre son pouce et son index, les yeux mi-clos, pour palper toute impureté. Il actionne le bras de la pompe à essence jusqu'à ce qu'il entende l'essence goutter dans le carburateur et tire trois fois sur l'accélérateur pour envoyer quelques gorgées de mélange dans les cylindres. Il met toutes les chances de son côté pour que le démarrage ait lieu au premier coup, c'est sa renommée d'ingénieur qui est en jeu. Il tire sur la petite bielle du starter sur le côté du carbu , il n'a aucune confiance dans le câble au tableau de bord car on ne peut pas voir ce qui se passe dans la gaine. Il place ensuite la manivelle dans le pare-chocs et la tourne lentement pour dégommer le moteur, écoutant attentivement la compression de chaque cylindre, huit tours sont nécessaires pour s'assurer que tous les pistons et toutes les soupapes sont en état de fonctionner. Il s'assoit au volant, vérifie le point mort et tourne le coupe-batterie sous le tableau de bord. Il tourne la clé de contact, la lumière

s'allume au bas du compteur de vitesse, il coupe le contact et vérifie à nouveau le point mort. Il tire sur le démarreur et laisse le moteur tourner sans allumage pendant quelques secondes. Il faut connaître les circonvolutions du cerveau de mon aïeul pour comprendre la logique de tout ce processus; on a prouvé que le moteur tourne à la manivelle, on vient maintenant d'établir que le démarreur n'est pas grippé et pourra servir au démarrage d'un moteur tiède au départ de Caen pour le retour mais il n'est pas question de s'en servir pour un moteur froid n'ayant pas servi depuis au moins quinze jours. Il remet le contact et vérifie une fois de plus le point mort. Ne vous endormez pas, on y est presque!

Il retourne à l'arrière, se penche en pliant bien les genoux et empoigne fermement la manivelle et l'amène doucement à la compression. Christophe et moi avons les yeux fixés sur lui sans battre des paupières, la bouche bée, totalement concentrés sur cet instant magique où l'engin va enfin naître. Grand Père tire violemment sur la manivelle et lâche un pet. C'est un homme en bonne condition physique dont les sphincters sont en parfait état, la brusque tension de ses muscles abdominaux donne donc lieu à une flatulence sèche, brève et résonnante. C'est presque grotesque de la part d'un homme qui ne se laisse jamais aller à un gros mot et que l'éducation puritaine et les manières strictes ne voue pas à ce genre de gaudrioles, mais nous n'avons pas le temps de commencer à rire car la réponse de la 4 pattes ne se fait pas attendre. Sa réponse est foudroyante, elle pète aussi, mais sans retenue, rabelaisienne, une déflagration digne de Pantagruel. A force de rouler pépère et de gorger les cylindres d'essence, la suie et les gaz ont rempli le pot d'échappement et une étincelle un peu flemmarde a provoqué l'explosion dans le pot plutôt que dans le moteur, la tôle fine n'a pas pu résister et il s'est éventré comme



une saucisse qu'on a pas percée avant la cuisson. Grand Père est là, les bras écartés comme celui qui vient de prendre un tarte à la crème en pleine figure et veut préserver un costume neuf. Il se retourne lentement et nous révèle un tête et un tronc couverts de suie, il ne peut rien voir à travers ses petites lunettes d'écaille qui ont morflé en première ligne et ne sont que deux ronds noirs. Il recrache la dose congrue qu'il a aspiré pendant que nous roulons par terre dans une crise de spasmes violents, ajoutant l'humiliation au désarroi de notre mécanicien.

Grand Mère arrive sur ces entrefaites, elle a entendu la deuxième pétarade depuis la cuisine où elle se préparait à partir. Elle toise grand père des pieds à la tête avant de pouffer de rire, elle partage la vie de ce Professeur Tournesol depuis cinquante ans et elle sait qu'il faut mâcher la purée afin que les enzymes des sucs salivaires commencent la lyse des aliments afin de ne pas surcharger le travail de l'estomac, qu'il convient de ne pas tourner le bouton du volume de l'appareil de T.S.F. avant que les lampes soient arrivées à leur température de fonctionnement pour ne pas user l'amplificateur, et que le tube de dentifrice doit recevoir la pression au bas du tube afin de ne pas gâcher la précieuse pâte. Cette vraie paysanne qui a appris à écrire par ses propres moyens endure les manies de ce fou de la science tous les jours et vous comprendrez qu'elle éprouve peu de pitié pour ce qui vient de lui arriver:

"Voilà le résultat lorsqu'on veut jouer le malin avec tes mains pleines de doigts sur cette boite à cafards." Elle pointe le doigt vers la pauvre 4CV pour laquelle elle n'a aucune tendresse, la jugeant trop petite, ayant été habituée aux voitures de fonction cossues. "En attendant, il va falloir aller à Caen en autocar mais je te préviens, ne compte pas sur moi pour porter les paquets"

La retraite de monsieur l'Ingénieur des Ponts et Chaussées n'était pas toujours une partie de plaisir.

Jean-Frédéric Frot.

Recette Franco-Belge "2ème Winter Regularity Rally 98"

Pour réussir cette recette choisir la date du 7 et 8 mars 98, réunissez 23 Morgan Belges et 7 françaises à Lombise près de Mons dans la cours d'une ferme restaurée par Yves et Anne Laurant qui au préalable ont été désignés comme étant les organisateurs du Rally aidés de Thomas et Jean Stammet (l'importateur belge Morgan à Bruxelles).

Le samedi matin, partir de Chailly en Bière (77) comme copilote d'Henri Lebarcq (sans la capote bien sur) où vous retrouverez au premier péage de l'autoroute A1, trois autres Morgan (Maurice Noël et son fils, Régine et Nicolas Hendricks ainsi que Patrick Méaulle et un ami).

Faites la route ensemble entrecoupée d'averses jusqu'à Mons, où vous ajoutez à cela une petite auberge typique pour vous restaurer en attendant l'heure du rendez-vous fixé à 15h. Durant le repas vous verrez arriver le délégué de Normandie Alain Macé qui a quitté Caen le matin et qui en passant, voyant les Morgan sur le parking se joint à vous.

Rejoindre le lieu de départ où vous serez gentiment accueilli par toute l'équipe belge dans la grande salle de la ferme auprès d'un bon feu de bois. Il vous sera alors proposé tartes maison, café et thé (merci mais nous n'avons plus faim) puis la distribution des "roadbook" et des plaques numérotées annoncera un départ proche.

A 16h la Morgan portant le n°1 (numéro d'honneur) attribué à Alain Macé quitte la cour de la ferme par le grand portail pour s'élancer sur les petites routes belges. Un premier parcours de 41 km traversant de nombreux villages nous conduira dans un golf privé, le contrôle se trouvant au club house à l'intérieur d'un magnifique château.

Après avoir essayé le bar du club vous repartirez pour la deuxième étape de 68 km, le copilote aura un travail fastidieux car à la nuit tombante (ainsi que des averses) il sera de plus en plus difficile de ne pas se tromper.

Enfin rentrant dans un bois après quelques kilomètres vous trouverez une auberge au milieu d'une clairière mais ne voyant aucune Morgan ni grande activité, vous pousserez la porte en demandant s'il n'y a pas des gens du Rally effectuant le deuxième contrôle.

C'est alors que sortiront de derrière le comptoir deux méchantes sorcières venant tourner autour de vous, oui.. vous êtes bien arrivés au second pointage.

Puis de nouveau vous repartirez pour la troisième étape (70km) qui sera la plus dure car vous devrez tourner et tourner en reconnaissant des routes que vous avez parfois déjà prises (le road-book vous signalera que vous risquez de rencontrer d'autres Morgan).

Prenant une voie sans issue deux Morgan se retrouveront bloqués et c'est avec grande difficulté que vous ferez demi-tour sous une pluie battante (bien sur nous étions toujours découvert). C'est alors que vous commencerez à galérer, les pages du road-book étant collés par la pluie vous ne vous apercevrez pas tout de suite que vous venez d'en tourner deux à la fois. Une demie heure plus tard après être revenu sur vos pas par deux fois ne comprenant plus rien dans le déroulement vous avouerez honteusement à votre pilote votre erreur...

En final quand vous arriverez à l'hôtel, la moitié des voitures seront déjà au parking, les équipages au bar et vous tel un zombie après avoir pointé serez content de vous





reposer en pensant que ce n'est pas encore cette année que vous battrez les belges sur leur terrain.

Après un dîner commencé à 23h, vous vous éclipserez discrètement vers 1h pour passer unebonne nuit à l'hôtel de la forêt car demain vous attend la suite du programme.

Le lendemain vers 10h vous aurez le choix entre apprendre à jouer au golf (practice) ou aller faire un gymkhana. Le golf n'ayant qu'un seul volontaire (qui n'était pas François Raguenet..) la décision sera prise de se retrouver sur une ancienne piste auto comportant plusieurs chicanes. Jean Stammet jouant du chronomètre enregistrera les temps dans un vacarme de +8 et +4 se lançant chacune leur tour sur le parcours. Nos amis belges adorent la vitesse et je n'avais encore jamais vu en France (même sur le circuit de Dreux) les Morgan sollicitées de cette manière. Mais la surprise viendra d'une française (Anne Goffaux) qui fera le meilleur temps sur la +8 de son père...

Après cette matinée c'est autour d'un apéritif organisé dans une ancienne grange faisant auberge suivi d'un repas dans les combles que vous finirez ce week-end. Il sera alors grand temps après avoir remercié Jean et Annie Stammet ainsi que Anne et Yves Laurant pour ce bon moment passé ensemble de reprendre la route pour la France.

Résultats des trois étapes et classement des équipages français:

Classt	Equipage	Pénalités A	Pénalités B	Pénalités C	Total
4ème	Goffaux	40	144	969	1153
6ème	Mace	850	30	784	1664
10ème	Noel	2190	69	721	2980
23ème	Dupetit	3290	1321	421	5032
24ème	Lebarcq	530	529	4110	5169
25ème	Meaulle	2720	854	4037	7611

Non Classés: Hendrickx

J.L. Moreau

EN COUVERTURE

LE BADGE DES 25 ANS DU CLUB

Sur un dessin de Marin Frot, qui le réalisa en 1978, pour le concours organisé par le Club à l'époque afin de réaliser un badge. 6 dessins nous étaient parvenus mais les membres votèrent à l'unanimité (15 votants!!!) pour le badge orné du coq gaulois du à la plume de Charles Kachelmann.

Le badge des 25 ans, exécuté par Arthus Bertrand est disponible à la boutique au prix de 350 FF.

Avis de tempête sur l'ouest

L'atmosphère au Morgan Club de France est chaude et sympathique. Dès qu'une sortie est programmée, on boucle les bagages, on quitte la maison, le feu de cheminée et son chien; on décapote et on prend la route.

Aussitôt les averses s'abattent, les orages tonnent et la neige s'écrase sur le pare-brise. L'eau gèle dans les fossés et les vents contraires arrachent des arbres au bord des chemins. On peut chercher, de mémoire d'homme on ne saurait citer un Mog exempt d'intempéries. Peut-être Font-Romeu, mais c'est à peine en France.

Le 15 avril dernier au soir, au sous-sol de l'hôtel Océania réservé par Jacques Coric, une quinzaine de Morgan s'égouttaient. Dans une civilisation d'air-bag, air-conditionné et autres ABS, on peut se demander ce qui pousse des gens normaux à rechercher de telles mortifications. Ce même soir, au restaurant "Les Embruns"(!) j'ai posé la question à Annie. Elle a haussé les épaules, "Nous, on ne met même pas les side-screens!". J'avais vu à la télé, l'avocat Arno Klarsfeld en rollers "on line' sur le chemin du Palais de Bordeaux. Je n'ai donc pas été tellement surpris par ce goût de la marginalité.

Annie a continué : "De toutes façons, il faut pouvoir passer la main à l'extérieur pour actionner les essuie-glace !". C'est vrai. Dans une Morgan, ce qui s'use le plus vite c'est le moteur d'essuie-glace.

"Et puis, si on mettait ces panneaux, il y aurait trop de buée sur le pare-brise. Bien sûr! Les Morgan ont été conçues à une époque où les Anglais se chauffaient avec du charbon et de la tourbe. Ce n'était pas adaptable à une voiture et il faut chercher des modèles très récents pour obtenir un peu d'air chaud sur les pieds, lors des soirées fraîches de printemps. D'ailleurs le "plaid" est une invention totalement British. Comme le whisky.

"Les Morgan récentes m'ennuient, elles me paraissent fades. J'aime les anciennes qui ont vécu, qui sentent l'aventure".

Comme elle s'animait en parlant, je regardais son visage. Il m'a paru très joli, pas du tout abîmé par les embruns, tout juste un peu plus "patiné" sur le côté gauche. De même, à la fin du repas, sa démarche m'a semblée souple malgré l'absence de sièges de sa Morgan, une simple planche en faisant fonction.

Puis, je l'ai perdue de vue. J'ai seulement su que le dernier jour, à Jersey, son embrayage a lâché, le câble s'étant rompu. Je pense que cela a dû l'amuser; après tout il suffit d'enclencher une vitesse et de s'y maintenir.

L'aventure, quoi!

A l'hôtel de St. Malo, le personnel se limitait à une carte magnétique qui donnait aussi bien accès au parking souterrain qu'aux chambres.

A l'hôtel Westhill de Jersey, on propose un porteur pour les valises, et, à la station service, on remplit les réservoirs. En cette année anniversaire de l'abolition de l'esclavage, on a d'abord eu quelques réticences morales à accepter. Mais la chambre plaisamment décorée, le salon face à une piscine de rêve, un parc arboré, la gentillesse des gens ... on s'est laissé aller à une douce torpeur, c'est-à-dire à une sieste.

Elle était d'ailleurs nécessaire, parce que, le soir, le bruit de la salle de réunion grimpait par toutes sortes de cheminements, les planchers en bois grinçaient comme dans les vieilles maisons de nos grands-mères, et les voisins ... mais, maîtrisant mal la langue de Shakespeare, je ne saurais dire à quoi ils passaient leur temps.

Dehors il pleuvait

Jersey est une île délicieusement verte. Les jardins amoureusement conçus et entretenus sont un régal. Ils sont dessinés pour être vus de l'intérieur, derrière les bow-windows, car c'est la façon la plus confortable de regarder tomber la pluie.

Les routes de Jersey sont très étroites, mais les revêtements sont excellents. Il est de bon ton, dans notre presse automobile, d'ironiser sur "la capsule de coca-cola" qui fait bondir une Morgan. Ou encore la cigarette dont on devine si on est passé sur le bout filtre. Personnellement je n'ai jamais rencontré de capsule de coca sur ma route, mais des plaques d'égout mal encastrées et des nids de poule. A Jersey on ne sent absolument pas les plaques, et, de mégots, on n'en voit pas, la ville et la campagne étant d'une propreté rigoureuse. Un avis de tempête ayant intimidé notre bateau pour Guernesey, nous nous sommes risqués au Devil's Hole, dans un décor grandiose de falaises déchiquetées, de vent furieux et de mer grondante. C'était superbe.

Cependant l'île doit sûrement bénéficier de fugitives journées ensoleillées**, car nos amis anglais avaient prévu un pique-nique dans le parc du manoir St.John. Il paraît que cette vieille construction est très belle. On ne l'a pas vue. Même pas le parc d'ailleurs, car un tenace crachin nous a contraints à nous réfugier dans une baraque en planches, où un buffet froid avait été dressé. En vérité, on se "réfugiait" à tour de rôle, car il n'y avait pas de place pour tout le monde.

Ce temps chahuté ne nous a pas empêchés de visiter des sites passionnants, comme le zoo de Jersey Wildlife, le château de Mont Orgueil, le tumulus funéraire de Houghe Bie, les orchidées à Victoria Village...

Et on a même eu du soleil : le samedi 18 on a pu décapoter juste avant un orage de grêle.

L'aventure, quoi!

Jacques Archambault

BAPTEME DE MORGAN A JERSEY

Dix ans sans Morgan... J'ai craqué, j'en ai racheté une. Une belle (comme toutes les Morgan), ivoire, avec un super pot en inox et le volant à droite. Et bien entendu, quatre places, car, depuis dix ans les choses ont changé: je me suis marié (Quoi! Tu avais une Morgan et tu l'as revendue avant de me connaître?!), Nous avons eu deux enfants (Dis Papa, c'est quoi la belle voiture, avec toi sur la photo?) et, accessoirement deux chiens (A propos, la +8 tourer, c'est pour quand?).

Donc, mercredi 15 avril, départ pour Jersey via Saint Malo, et premier vrai voyage en Morgan pour Annie, Guilhem et Lara. Je suis très inquiet. Tout ce petit monde ne va t'il pas crier grâce au bout de quelques kilomètres, sous une pluie battante, dans ce bruit assourdissant (Surtout avec ce pot)?

Première satisfaction: Les trombes d'eau qui s'engouffrent dans la voiture, ça les fait plutôt rigoler, même Annie qui m'essuie l'intérieur du pare-brise avec le doudou de Lara, pendant que j'essaye de deviner où est caché le 38 tonnes que je suis en train de doubler, dans cette fichue gerbe d'eau.

** comme en témoignent les photos ci-contre!!





Deuxième satisfaction: Quand les enfants font les guignols et crient à tue-tête, on ne les entend pas. Net avantage de la Morgan sur le monospace. Autre avantage: arrivés à l'étape, après 500 kilomètres en monospace, les enfants sont dans un état de fraîcheur et de dynamisme qui contraste d'autant plus avec le délabrement des parents, que, pendant 500 kilomètres, les enfants, on les a très bien entendu. Avec la Morgan, égalité. Tout le monde est H.S. et s'endort une fois couché

Le lendemain: Ferry. Là aussi, très net avantage de la Morgan sur le ferry: Pas besoin de sacs en papier. Sur le ferry, si. De plus on y perd son humour. Quand j'ai proposé à Guilhem d'imiter Mister Bean avec son sac en papier, ça ne l'a pas fait rire. Il m'a juste demandé un autre sac, avec sa gentille frimousse verdâtre.

Arrivés à Jersey sous la pluie, accueil très sympathique de Paul Edgerton-Vernon, qui nous rassure tout de suite: "A Jersey, si vous n'aimez pas le temps qu'il fait, soyez patients et attendez dix minutes". Les anglais doivent attribuer au mot Minute une signification différente des continentaux, encore un faux-ami... A moins que le climat méditerranéen (tout est relatif) qui sévit (C'est le mot) à Jersey ne dote ses habitants du même sens de l'exagération que les marseillais? Toujours est il que dix minutes après, il pleuvait toujours, ainsi que le lendemain.

Les chambres de l'hôtel correspondent en tout point à la description qu'en avaient faite les anciens: pas chauffées.

Mais au pays de Charles Dickens, la vue de deux marmots trempés, crottés et frigorifiés déclenche des réactions de solidarité: L'hôtel nous prête un minuscule, mais efficace convecteur. Danyela, dans un élan de générosité nous avait par ailleurs proposé d'en voler un second pour nous, qu'elle en soit remerciée.

La plupart des convecteurs des couloirs de l'hôtel avaient d'ailleurs disparu quand nos amis anglais sont arrivés le soir même. Ca ne fait rien car ils sont beaucoup plus endurants que nous.

Superbe déjeuner à Gorey, au Village Bistro (Ah! Les pommes de terre nouvelles de Jersey, une splendeur!), ballades autour de l'île, petit crachin qui fouette le visage, surtout celui des enfants, à l'arrière, mais ça ne fait rien, après un hiver parisien, leurs joues avaient besoin de reprendre des couleurs, ce qui fut fait assez rapidement...

Guilhem et Lara montrent tout de suite un vrai caractère de morganiste en se liant avec la petite Hannah, qui était venue avec ses parents en Flat-Rad 1937, et leurs amis, en 3 roues super sport 1933. Grâce à nos enfants, nous avons pu sympathiser avec ces anglais charmants, que nous reverrons avec plaisir lors d'une prochaine sortie internationale.

La suite du Chanmog fut très réussie, avec même un peu de beau temps samedi et lundi: scenic drives dans des petits chemins creux où il était difficile de se croiser, visite d'un superbe manoir anglais, avec un jardin aux plantes exotiques, shopping (Qu'est-ce qu'on a fait comme économies avec tout ce qu'on a acheté!), zoo de Jersey avec ses animaux surprenants (dont certaines espèces se promenaient en liberté dans les allées, coiffées d'un curieux serre-tête en cuir...), repas bien arrosés (notamment par la serveuse du restaurant Les Arches, qui a réussi à tacher les vêtements de six personnes avec une seule assiette renversée), Disco (Boum, en vieux français), au cours duquel Michel Braun nous gratifié d'un superbe strip-tease avec un jeté de chaussure du plus bel effet. C'est lui qui a remporté le concours de strip-tease masculin, mais que les âmes émotives se rassurent, le spectacle est resté tout à fait familial et décent.

Les français ont été fidèles à leur réputation, le dimanche: alors que les organisateurs avaient remis un itinéraire précis pour la promenade du matin, un petit groupe d'entre





nous décida d'aller voir autre chose et emprunta un itinéraire différent, bientôt suivi par... le reste du Mog, qui pensait que nous allions suivre l'itinéraire prévu (Sans doute quelques morganistes anglais récents, encore peu au courant des risques qu'il y a à suivre sans méfiance un petit groupe de français...). Bien entendu, au bout de quelques kilomètres, comme nous étions perdus et que nous entamions quelques demi-tours hasardeux, nos amis anglais comprirent et décrochèrent assez rapidement, mais sans vraiment savoir en quel point de l'île ils étaient. Ce qui fait qu'au bout d'un certain temps les voitures circulaient un peu dans tous les sens sur l'île et même il arrivait qu'un groupe de français dissidents croisaient un autre groupe de français qui avaient choisi aussi la dissidence, mais pas la même... Tout cela rentra provisoirement dans l'ordre au moment du repas, car, curieusement, tout le monde sut retrouver sur la carte l'endroit où nous devions déjeuner.

L'île de jersey est vraiment très intéressante. Assez industrieuse si on la compare à nos îles bretonnes, avec une vraie petite ville (St Hélier) typiquement anglaise, avec ses magasins comme Marks and Spencer, ses Bobbies et sa circulation à gauche, plus déroutante pour le piéton que pour l'automobiliste. L'architecture des campagnes est aussi très anglaise mais avec cette touche de couleur méridionale qui change tout. Et l'on y retrouve ces petites routes au milieu du bocage, étroites, sans visibilité, mais si bucoliques. Enfin, ce qui charme le plus c'est cette campagne anglaise, ce désordre végétal organnisé, où le Gulf-stream fait pousser de superbes et odorantes plantes méditerranéennes que l'on a plus l'habitude de rencontrer sur la Côte d'Azur.

Et les voitures? Quatre-vingt trois Morgan sur une petite île, ça se remarque. Surtout certaines superbes autos, françaises ou anglaises, citons pêle-mêle plusieurs flat-rads, dont certains d'avant-guerre, comme le tourer rouge de la petite Hannah, un très beau drophead coupé vert, ou ce trois roues super-sport de 1933, qui provoqua un véritable rassemblement de fans venu écouter sa mise en route le premier jour. Il faut dire qu'il était dans un état superbe.

Retour glorieux, surtout pour Jacques Coric, dont l'embrayage avait rendu l'âme et qui dut être remorqué sur le ferry, mais que serait un Mog sans sa petite panne? Espérons que ce n'est pas trop grave et que Jacques a pu rentrer sans trop de difficultés.

Et nos apprentis morganistes dans tout ça? Rassurez vous tout de suite, sondage effectué à chaud dès le retour à Paris auprès d'Annie, Guilhem et Lara: on reviendra, à l'unanimité, et même, pour les grandes vacances, on pourrait bien prendre la Morgan, plutôt que le Scénic!

Il faut dire qu'ils ont découvert tout ce qui fait le charme des Morgan: Tout d'abord une auto, que l'on ne peut qu'aimer, amusante, joyeuse, cocasse, passionnante, et qui sait aussi ne plus rigoler du tout quand on décide de lui demander de montrer ses talents. Mais aussi des gens, des individualités à l'image de leurs voitures, tous différents, avec leurs rêves et leurs personnalités, mais tous doués des mêmes qualités d'humour, de fantaisie, de gentillesse et de chaleur humaine.

Enfin, ils ont découvert le tourisme, le vrai, celui qui consiste à visiter authentiquement un endroit, ses beautés et les gens qui y vivent, un peu comme ce jeune breton à Saint Malo, qui m'interrogeait sur mon compteur de vitesse gradué en miles. Il essayait mentalement de les convertir en kilomètres, mais n'y arrivait pas, confondant miles terrestres et nautiques. Les malouins sont plus habitués aux seconds...

Nous tenons à remercier tous ceux qui rendent possibles de tels moments, à commencer par la famille Morgan qui continue à fabriquer ces merveilleuses voitures (même avec ces atroces freins assistés), ainsi que les Équipes des clubs de France, de Jersey, d'Angleterre ou d'ailleurs, pour leur dynamisme, leur passion et leur énergie.





BRIONNAIS

Sortie des 1er, 2 & 3 mai.

Après le succès remporté l'année dernière en Bourgogne pour la sortie conjointe Île de France / Rhône-Alpes, une nouvelle rencontre entre les membres de ces deux délégations a eu lieu dans cette superbe région du Brionnais, à environ 100 km au Nord-Ouest de LYON. Treize équipages de chaque région avaient répondu présents, plus une Berlinette ALPINE - Renault pilotée par les enfants de Pierre et Chantal COURT.

Le départ de notre groupe Île-de-France, près de Milly-la-Forêt, a été marqué par une arrivée des Boudringhin dans une ravissante MINI verte, la MORGAN ayant répondu "absente" lors de sa mise en route (batterie à plat !!). Nous avons donc du au cours de ces 3 jours tolérer la présence d'une petite intruse, certes discrète, et heureusement britannique. J'ajouterai cependant que nous avons apprécié que notre fille Caroline légèrement fatiguée puisse s'y abriter durant le voyage aller, car la pluie ne nous a guère épargnés jusqu'au bout. Chacun connait plus ou moins en effet le pouvoir brumisateur de la MORGAN - décapotée, of course - à 110 / 120 km/heure. Nous en avons vécu toutes les variantes, y compris le rinçage à quelques km de l'arrivée.

Après un départ groupé, à l'exception des FICHET qui eurent la gentillesse d'attendre Philippe CHARHON, égaré sur l'autoroute du Sud, les MORGAN se retrouvèrent par petits paquets. Arrêts café, arrêts muguet (tradition oblige). Le voyage nous fit traverser St FARGEAU (un petit coucou aux d'Ormesson) avant d'arriver au Lavoir d'Asvin pour le piquenique. Toujours sous une bruine assez tenace, en voulant contourner NEVERS, une route inondée a mis à mal l'étanchéité des planchers. Certains ont cru qu'ils allaient devoir jouer les gondoliers!

A La CLAYETTE, nous attendaient Zette et Jean-Jacques BRUN co-organisateurs avec Françoise FICHET de cette sortie ainsi que les autres participants "lyonnais" venus pour certains du Jura, de la Savoie, de l'Isère...ou de la région roannaise toute proche.

Comment célébrer agréablement la rencontre de nos deux groupes : par les vertus du chocolat, pardi !! En effet, si certains ignoraient les pouvoirs, disons magiques, de ce produit, la visite que nous avons rendue à Bernard DUFOUX à La CLAYETTE a dissipé tous nos doutes. Du Palet d'Or, en passant par la Moustache, le Togolais, le Garam Masada, Martin et Camille...j'en passe et des meilleures, le chocolat se décline sous toutes ses formes et toutes ses saveurs. On finit par se demander pourquoi on se nourrit d'autre chose.

Dieu Merci, dès le soir-même, l'hôtesse de l'Auberge du Relais de L'Abbaye à CHARLIEU, où nous avons pris pension pour les deux nuits, a remis les pendules à l'heure





en nous expliquant que - sauf pour le chocolat de CHARLIEU - il n'y avait pas que le chocolat dans la vie, surtout quand il s'agissait de celui de La CLAYETTE. Il fallait en effet compter sur les pièces de boeuf du charolais, les fromages, les terrines, arrosés de Coteaux Roannais. Elle avait tout prévu la coquine, et avait compris, grâce à la mise en condition préalable de Françoise et de Jean-Jacques, que, même si les nouvelles MORGAN s'alimentent en "sans plomb", leurs pilotes n'étaient pas encore catalysés. Les produits traditionnels leur convenaient donc à merveille.

Le ton était donné, la suite se présentait sous les meilleurs auspices, après un repas copieux dans une ambiance chaleureuse, je tombais dans les bras de Morphée (ou de ma femme, je ne sais plus très bien).

Le samedi était destiné à la découverte de petites routes qui nous conduisirent tout d'abord chez un antiquaire à CHÂTEAUNEUF qui semble avoir progressivement phagocyté les plus belles maisons du village. Dans cette véritable caverne d'Ali-Baba, nous avons remarqué quelques meubles régionaux de belle qualité, trop volumineux, hélas, pour être transportés sur le porte-bagage de la MORGAN. Sinon quelle folie n'aurait-on pas commise ?

La suite s'annonçait plus sportive. Le jeu consistait à escalader la "Montagne St-Cyr" - 700 m d'altitude environ - d'abord en MORGAN, puis, quand celle-ci commençait à manifester quelques bouffées de chaleur, à l'abandonner lâchement et terminer à pied. Notre ami Henri LEBARCQ handicapé par une tendinite tenace a accepté de tenir compagnie à nos voitures pendant que, très égoïstement, nous admirions du haut du sommet l'épaisseur du brouillard qui remplissait le panorama.

Ces exercices nous avaient creusé l'appétit et, guidés par l'instinct du cheval qui sent son écurie, nous sommes arrivés à l'Hôtel des Nations, au col des Écharmeaux. Repas campagnard au rapport qualité/prix imbattable!

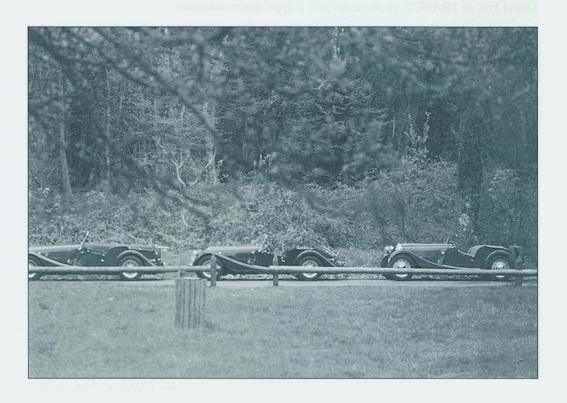
Rassasiés, nous avons ensuite pris la direction de CHAUFFAILLES où un choix cornélien nous fut proposé : un musée expo-vente de voitures anciennes (entrée à 25 F.) ou un musée du tissage (entrée à 15 F.). Contre toute attente, les hommes choisirent les voitures et les femmes le tissage (on reconnaît bien-là leur sens de l'économie!).

Ayant effectué la visite du premier, je confirme que les voitures étaient bien anciennes, "dans leur jus", selon l'expression consacrée, jus vinaigré pour certaines. En revanche, les prix correspondaient à du1er grand cru classé. Aucun risque de succomber à un achat d'impulsion!

La fin de l'après-midi fut consacrée à une balade jusqu'à ANZY Le DUC et la visite de son église romane et son prieuré. Superbe petit village, d'autant plus sympathique que notre président nous offrit le pot de l'amitié, mais aussi, hélas, celui de l'au-revoir pour nos amis lyonnais qui nous quittèrent pour rentrer chez eux.

Pour notre dernière soirée, nous avons créé la surprise dans un groupe de





joyeux drilles réuni à notre hôtel pour fêter des "noces d'or". Je pensais que seule une MOR-GAN pouvait rester unie à un homme pendant 50 ans. Il reste aussi, semble-t-il, quelques rares femmes héroïques. Vaste sujet de méditation !... Les tourtereaux n'ont pas résisté au plaisir d'être photographiés calés dans l'une des voitures. Après une extraction un peu délicate, ils sont repartis pour une nouvelle danse du canard, sous l'oeil quelque peu éméché de l'aubergiste!

De nouveau quelques friandises locales pour faire honneur à la région. Pendant notre repas, le groupe d'enfants (Braun, Charhon, Coric, Fichet, Lebrun et notre Caroline), excités par le grand air et ne tenant plus à table investit plusieurs chambres pour se livrer à quelques jeux "de société". Nous avons tout juste eu le temps de les mettre au lit avant l'arrivée du "Journal du hard" sur Canal +. On leur a peut-être un peu gâché leur soirée.

Le dimanche, retour vers Paris. Pour notre part, après avoir jeté un coup d'oeil à l'abbaye et au cloître de CHARLIEU, nous avons pris la N7 avec les LEBRUN et les CHARHON. Un déjeuner sympathique à MAGNY-COURS (*) nous réunit une dernière fois, avant de regagner la maison.

Encore bravo aux organisateurs, et à la prochaine !

Alain HERMAN

* je vous recommande l'Holiday-Inn (confortable avec piscine), qui, en dehors du week-end du Grand Prix de FRANCE, pratique des prix d'appel très avantageux.





vous souhaite un excellent week-end



Importateur exclusif MORGAN depuis + de 40 ans

237, Bd Péreire - Paris 17e Tél.: 45 74 82 80 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
	Profession
Tél.: 1) domicile	2) bureau
	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 _____ Signature