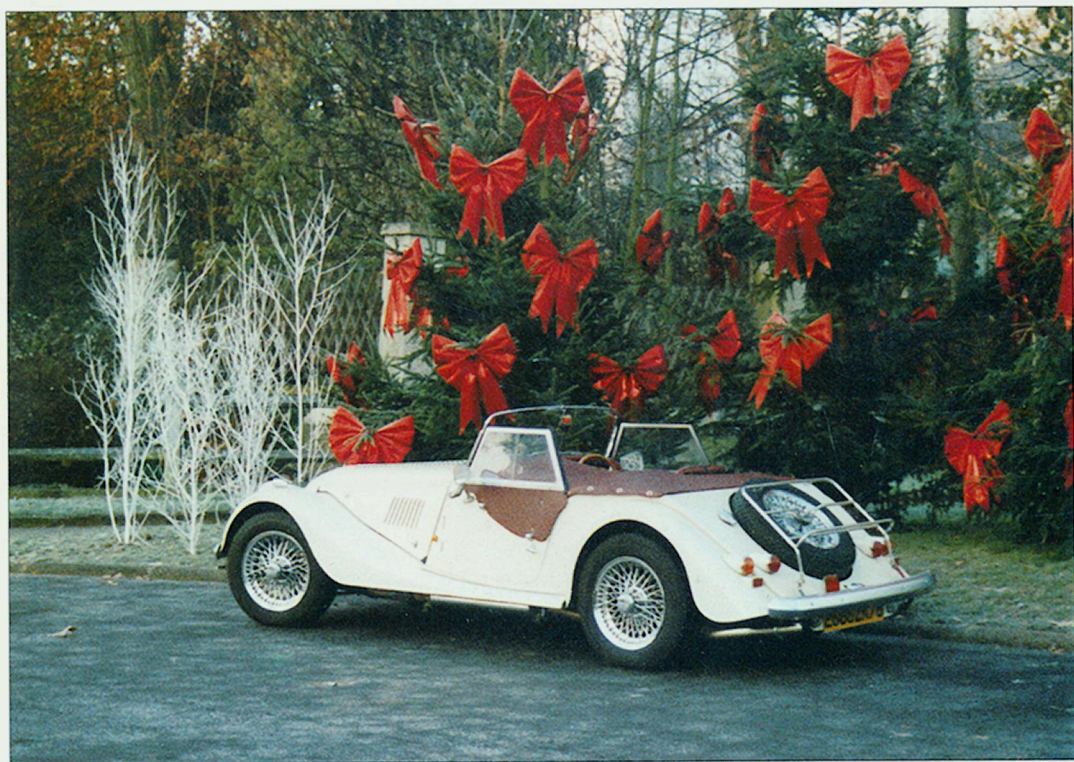


*morgan club*  
*france*



Janvier 1999

# news n°77

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

## LA BOUTIQUE

	BON DE COMMANDE	Prix unit. FF	Qté	TOTAL
1	Echarpe soie écrue	450		
2	Badge calandre 25 ans	350		
3	Badge calandre Club	300		
4	Briquet	10		
5	Litho	200		
6	T-shirt blanc/gris chiné	100		
7	Mug (tasse)	50		
8	Porte clef	60		
9	Pin's 20 ans	100		
10	Pin's Club	50		
11	Autocollant	5		
12	Ecusson brodé	250		
13	Parapluie bleu et rouge	200		
14	Parapluie bleu et vert	200		
15	Polo: rouge/marine/blanc	150		
16	Casquette: noire/gris	100		
17	marine/écru	100		
18	Cravate soie tissée	280		
19	Briquets, lot de 10	80		
20	Tasses, lot de 4	160		
21	Casquettes, lot de 2	160		
22	T-shirt, lot de 3	250		
23	Polos, lot de 2	260		

Tailles: M XL XXL Chèque à l'ordre de: Morgan Club de France	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="border: none;"><b>TOTAL</b></td><td style="border: none; text-align: right;"><b>FF</b></td></tr> <tr><td style="border: none;"><b>Frais de port</b></td><td style="border: none; text-align: right;"><b>40 FF</b></td></tr> <tr><td style="border: none;"><b>TOTAL</b></td><td style="border: none; text-align: right;"><b>FF</b></td></tr> </table>	<b>TOTAL</b>	<b>FF</b>	<b>Frais de port</b>	<b>40 FF</b>	<b>TOTAL</b>	<b>FF</b>
<b>TOTAL</b>	<b>FF</b>						
<b>Frais de port</b>	<b>40 FF</b>						
<b>TOTAL</b>	<b>FF</b>						

Nom.....Prénom.....

Adresse.....

.....

Ville.....Code postal

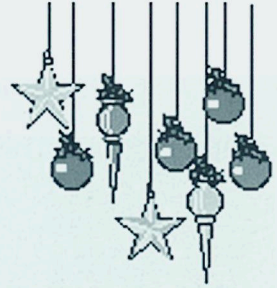
Pays.....Signature

Date Banque

Chèque



# EDITORIAL



Je me rappelle la fois où je discutais avec mon ami martien, fraîchement arrivé sur terre et qui découvrait petit à petit notre bas monde. Ce dernier me fit part de sa dernière découverte.

- "Tu sais j'ai rencontré d'étranges personnages se disant appartenir à une espèce de secte qu'ils appellent MCF. Ces gens roulent dans des voitures hors du commun et souvent en bande. Ces véhicules n'ont pas de toit, il paraît qu'ils sont inconfortables, bien souvent capricieux et fragiles et pas utilitaires pour un sou. Compte tenu de leur style de carrosserie je pensais qu'il s'agissait d'antiquités. Eh bien pas du tout. Tu me croiras si tu veux mais ils m'ont expliqué qu'une bande de fous furieux continuaient à en fabriquer. Mais attends, le plus beau c'est que ces gens sont prêts à se damner pour en posséder une et quand je dis damner c'est peu dire. Ils sont en effet prêts à y investir des sommes importantes, alors que pour le même prix ils pourraient avoir quelque chose de beaucoup mieux. Quand ils l'achètent neuve ils sont obligés de l'attendre des années et dès les premiers tours de roues ils comprennent qu'ils auront toujours froid ou toujours chaud à son volant et qu'ils constitueront des cas d'école dans les services de rhumatologie, sans parler des moustiques continuellement entre les dents".

- "D'autant plus", renchérit-il, "que je ne comprends pas comment un terrien sensé peut encore se passionner pour l'automobile. C'est une des causes principales de mortalité, maintenant tu peux aller en prison pour excès de vitesse, tu passes ton temps et ton argent à payer des impôts en essence, vignette, TVA, carte grise. Dans les villes c'est une calamité pour se garer et en plus ça pollue. Foi de martien, c'est incompréhensible".

Sans lui dévoiler mon appartenance à la "secte" dont il parlait et encore moins de mon statut de Grand Gourou, j'essayai de faire valoir quelques arguments, comme le plaisir de conduire, la mécanique, le piège à filles (ou à mecs), la volonté d'être différent, mais cela n'était pas très convainquant. C'est alors que je me rappelais qu'avec les martiens il faut toujours en revenir aux principes et aux valeurs humaines qu'on leur apprend à l'école, du moins pour ceux qui s'adonnent à l'étude du règne animal. Je lui expliquais alors que l'automobile c'était la liberté avec toutes les concessions que cette dernière entraîne et que la "secte" en question n'était en fait que le moyen de partager une amitié autour d'un point commun. Je le sentis apaisé.

Quelques temps plus tard j'apprit qu'il était retourné sur sa planète et qu'avec une bande de copains ils avaient mis au point un nouveau type de soucoupe volante, décapsulée, complètement dépassée au plan technique (le châssis serait en bois), mais au look ravageur. Les martiens qui en possèdent une, une très petite minorité, se réunissent souvent dans un restaurant sidéral tenu par Tari la mutante, et ils ne parlent que de sorties galactiques, d'arsouilles interstellaires,... devant le grand étonnement des autres extraterrestres qui se transportent par téléportation.

Tous mes vœux pour l'an neuf terrien.

Le Grand Gourou.

Edito de la rédaction!!!

Nous n'avons pas de compte rendu des sorties suivantes: les coupes de l'Age d'or, le pique nique en vallée de l'Eure, le Mog Cannes?!? Alors à vos plumes... Merci.



## MAASTRICHT MAI 1997

SUITE...

### 25ème ANNIVERSAIRE DU CLUB HOLLANDE

#### VENDREDI 9 MAI

Bien longtemps après le chant du coq, s'organise un petit déjeuner, sur un rythme très en douceur. Je traîne dans l'atelier de Gerda, elle veut tout me montrer et je veux tout voir, ses dessins de mode, toute la gamme des Morgans. On saute d'aquarelle en aquarelle, sirotant notre café, riant. Paul nous ramène à la réalité du sablier.

Nous sommes attendus vers 10h30 au château de VAESHARTELT pour l'activité que chacun aura choisi: Moi "un follow the leader run" d'autres "un hill climbing".

La grosse auto confortable de Paul nous dépose à l'heure convenue dans le parking du château. Je retrouve mon avion facilement: c'est la seule jaune!. Je contrôle l'eau, l'huile, les pneus.... et puis, je trouve qu'on est bien lent à s'élancer.... lorsque soudain, Gerda se précipite sur moi et m'annonce tout de go, que l'on vient de la bombarder leader, qu'elle sera mon copilote et que nous devons suivre un parcours qu'elle ne connaît absolument pas.... La belle organisation Hollandaise en prend un petit coup. Nous partons en cortège, traversons une partie de la zone industrielle de MAASTRICHT, pour nous retrouver sur un autre parking où là, chaque leader embarque son escadrille... "où vous voudrez et quand vous voudrez Captain Van Gijzel".

Nous avons déjà un mal fou à sortir de MAASTRICHT à cause des embouteillages de midi, nos erreurs de parcours sont répétés 10 fois, par chacun des suiveurs. Gerda hésite sur l'endroit et l'envers pour tenir sa carte, nous traversons 3 fois le même village, mais attention...sous 3 angles différents, le tout ponctué d'énormes éclats de rire! Nos hésitations nous permettent de découvrir une belle campagne très verdoyante, propre, bien entretenue: le sud de LIMBURG

Une averse brutale nous contraint à nous garer très vite auprès d'une auberge, où l'on suppose de l'arrêt du déluge une chope de bière à la main. Nous repartons sur des routes étroites qui méandrent dans les 3 dimensions. Les Ardennes pensais-je. De l'eau dessus, de la bière dedans, je sens les premiers grognements du vieux Pavlov au fond de mes entrailles, ça tombe bien, une petite auberge est là sur la place du village de FOURONS, en haut d'une colline... et tout est écrit en Français!..... Mais on ne comprend que le Flamand, bien qu'étant dans le canton de Liège...Une mauvaise ligne tracée sur une carte par un technocrate!.....

Quelques cyclistes sont installés là, à pique-niquer, sur de grosses tables en bois, à l'extérieur de l'auberge, sous un ciel de plomb très agité par un vent plutôt frisquet ,vraiment très réchauffés ces Flamands.....Nous garons nos Morgan "à la latine"(un peu dans tous les sens) au plus

*Dans l'auberge le samedi midi, où l'on nous sert un truc chaud qui tient au corps, où tout est écrit en français mais où l'on ne parle que le Flamand*







*En conversation avec Peter, dimanche vers 12h30 -(le tableau à l'arrière... une japonisation du moteur!!!).*

près de l'entrée de la taverne, et entrons à la queue leu-leu, pour nous tasser les uns contre les autres sur les bancs, jusqu'à ce qu'on nous apporte quelque chose de chaud, qui sent la viande, qui est épais, et qui nous leste l'estomac. Une petite mousse pour compléter le niveau et déjà, une fois encore, le sablier nous rappelle à l'ordre. De nouveau derrière nos volants, nous saluons de la main d'un petit geste élégant les admirateurs.....mais l'élégance s'arrête là!...Un déluge de grêle s'effondre sur le paysage ,qui nous contraint à bâcher les tonneau-cover en toute hâte, pour nous précipiter en une horde désordonnée, vers notre taverne où nous patientons ce petit quart d'heure, nécessaire à l'arrêt du déluge.

Çà y est, c'est clair...on repart! Gerda se donne des airs de "pro" en dépliant la carte...en fait elle avance à l'instinct, mais c'est payant! Car très rapidement, à son grand soulagement, on se raccroche à un autre train de Morgans qui traversait le village de ST MAARTENS-VOEREN, et là, toujours en progression très sinusoïdale, nous suivons longtemps la locomotive qui nous conduit jusqu'à l'un des cimetières américains de la seconde guerre mondiale.

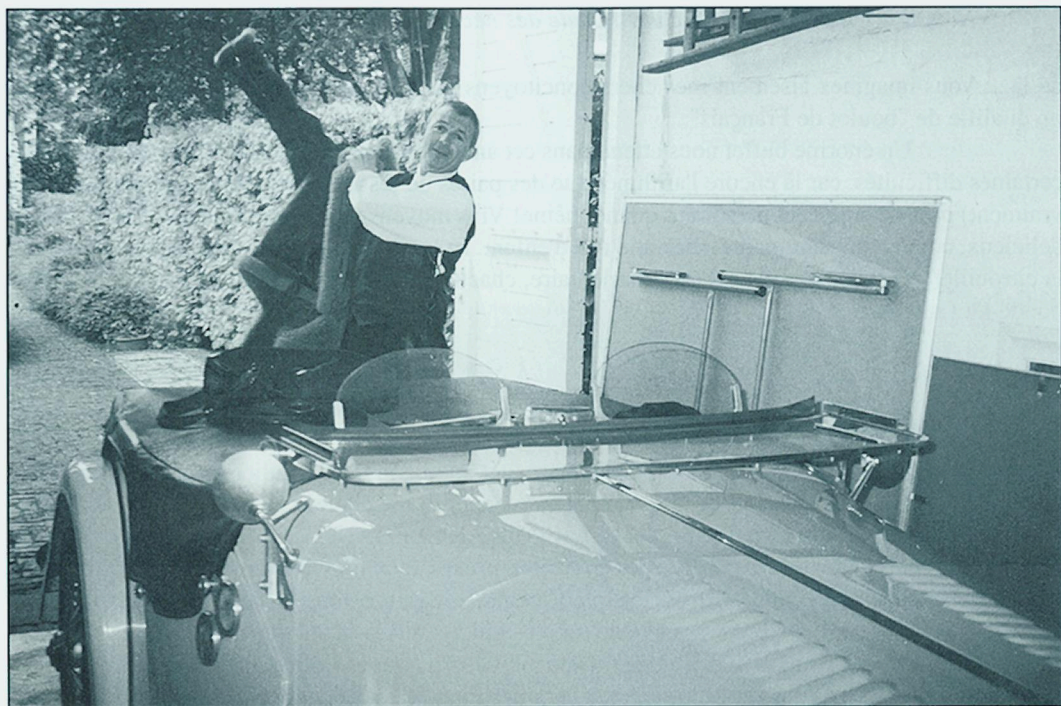
La pelouse verte et rase comme un green de golf est plantée de ces milliers de petites croix blanches alignées comme à la parade. Nous contemplons cela depuis une construction monumentale à colonnades, complètement ouverte à l'air et aux oiseaux, située à quelques 15 marches en hauteur d'un très large escalier .Et puis on descend!....Celui-là vient de l'OHIO, il avait 19 ans, celui-là de l'UTAH, 23 ans, ce lieutenant de 21 ans du CONNECTICUT, c'est fou....il n'a pas de limites ce cimetière. Pas un mot n'est échangé, nous sommes là de 6 ou 7 nationalités différentes, on regarde le bout de nos chaussures, on n'a pas envie de croiser le regard des autres.....

Des ronflements de moteur et Klaxons en tous genres nous ramènent en 1997. Nous redescendons en empruntant le parcours de course de côte, près de VAALS, hélas...tout est déjà terminé. Quel dommage d'avoir raté un Nic WHEAT qui sous d'épouvantables conditions météo, a réussi à égaliser le record de la montée: 1'22", détenu par une Lotus!

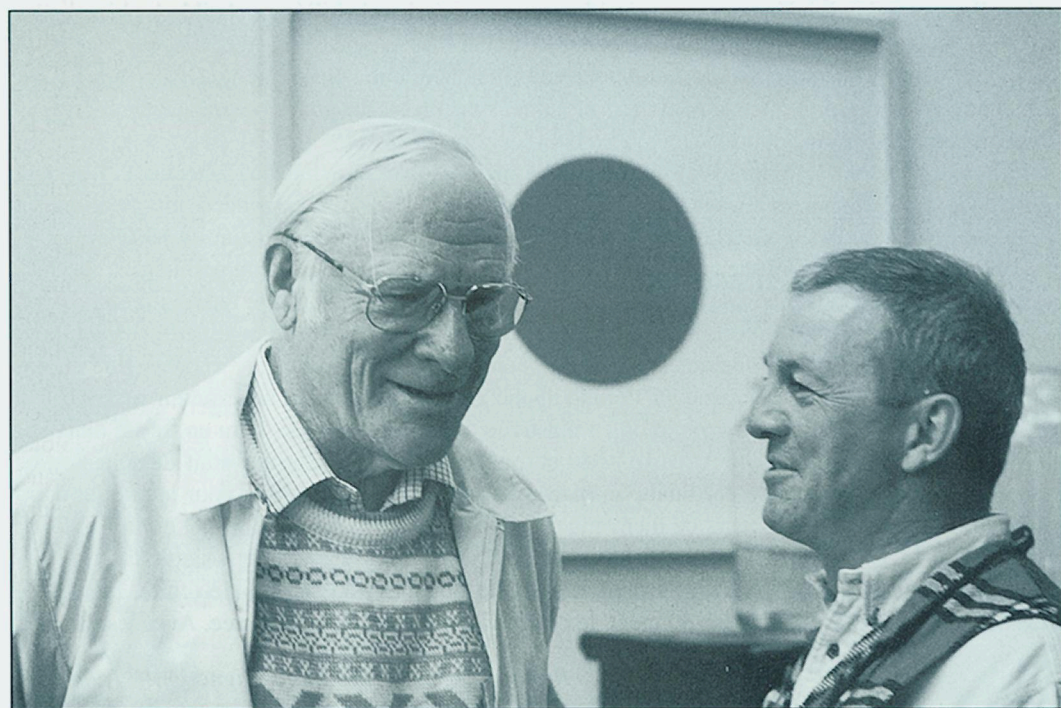
Déjà 17H,...de retour au château de VAESHARTELT. J'échange le cuir contre ma tenue No 1, en me douchant dans la chambre qu'un copain avait réservé là pour les 3 jours.....Vite, vite, Bertrand, me dit Paul, nous sommes attendus pour un buffet dans l'ancien fort de MAAS-TRICHT à PORT-ST-PIETER. Un parcours qui monte et tourne beaucoup nous amène parmi les premiers, sur le parking, en pied du fort, très en position dominante sur la ville qui déjà commence à s'allumer. J'emboîte le pas à un groupe qui part visiter les galeries situées sous le fort. Très impressionnante cette visite: plus de 120 km de galeries dont tous les plafonds sont sur le même plan et dont les hauteurs vont de 2 m en 2 m - la dimension normale d'un banc de taille pour la construction- jusqu'à une douzaine de mètres pour les plus hautes. On nous équipe de lampes tempêtes et en file indienne nous défilons devant les fresques sculptées et dessinées au charbon de bois , par des artistes contemporains. Puis, toujours sous-terre, juste avant de boire un coup de pétillant, accompagné de petites gâteries à grignoter, on nous fait stationner un instant, dans un espace aspectant une forme de demie sphère, d'approximativement 25 m de diamètre, et là, on nous explique, avec force de commentaires à caractère humoristique, que les artificiers de notre grand "Roi-soleil", avaient placé une énorme charge de poudre espérant faire sauter le fort que plusieurs assauts de piétaille n'avaient pas réussi à prendre. Autant dire que tous les artificiers qui s'étaient repliés à une quarantaine de mètres sont morts sous les éboulis, oubliant cette règle élémentaire qui veut que l'air, en cas d'explosion, suive les voies les plus faciles.....Qui plus est, le fort était à 200m

*Je m'apprête à partir pour la France le lundi matin à 8h00.*





Le président de la MCF, Jean-Pierre Lecomte, est en train de monter à bord de son véhicule. À sa droite, le président de la MCF, Jean-Pierre Lecomte, est en train de monter à bord de son véhicule. À sa droite, le président de la MCF, Jean-Pierre Lecomte, est en train de monter à bord de son véhicule.





*Non, il n'y a pas erreur de club!!! seule des nécessités de paginations, allez voir page 14.*

de là.....Vous imaginez aisément mes chers concitoyens quel genre de travail, à MAASTRICHT, on qualifie de "boulot de Français".....

Un énorme buffet nous attend dans cet ancien fort où l'on réussit à faire asseoir (avec certaines difficultés, car là encore l'arithmétique des paires de fesses et des chaises ne coïncide pas vraiment) près de cinq cent personnes quand même! Vins moyens, bière excellente, poissons fumés délicieux, compagnie charmante, rock and roll d'enfer....Et hop! minuit sonne Cendrillon saute dans la citrouille, je la suis, et sans aucun commentaire, chacun part s'écrouler sur sa paille pour une bonne nuit réparatrice.

## **SAMEDI 10 MAI**

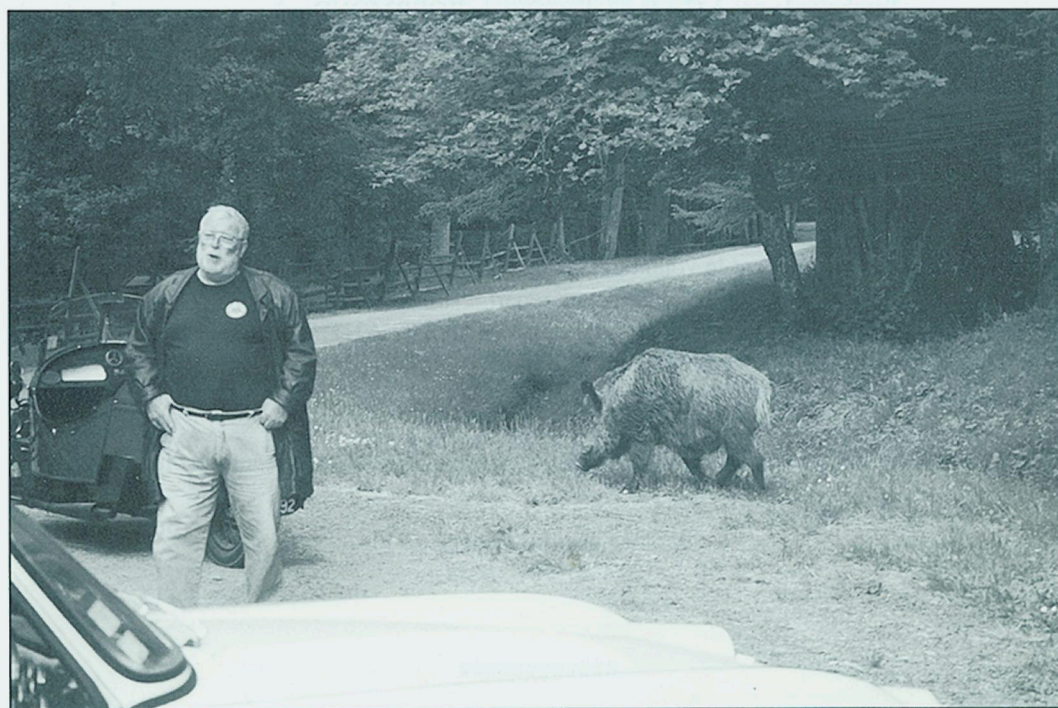
Pendant que nous sirotons notre thé dans le cadre d'une grasse matinée prolongée, le gymkhana bat son plein à MAASTRICHT, largement dominé par les British et pour lequel on offrira un prix "spécial lenteur" à Michael ROST, tant cet allemand était régulier dans ses essais.

Nous arrivons sur le site du château vers midi. Quelques chopes de cervoise fraîche nous font patienter jusqu'à l'ouverture du CONCOURS D'ELEGANCE LIMBURGEOIS. Alors là !...mes amis, nos 240 voitures, telles des chenilles processionnaires ont créé l'un des plus gros embouteillage dans la ville. Arrivés en plein centre, nous passons entre 2 haies épaisses de badauds, puis devant 3 juges assis sur une estrade, coiffés d'un superbe casque colonial blanc....Chacun avait l'initiative de son déguisement; Gerda, pour le "jour des moulins à vent"(journée où traditionnellement tous les moulins à vent des Pays-Bas tournent) avait choisi une salopette bleue-foulard blanc-casquette rouge, très national ! Les anciens combattants du MOGARDECHE se souviendront sans doutes de notre anglais à la Morgan parme, au polo parme, a la perruque parme, au slip parme, aux c... parme, enfin...il était là, toujours aussi drôle, et très remarqué...tellement qu'on lui décernera un prix ! Les gagnants étaient habillés en cheikh Arabie, djellabas et grosse touffe de poil autour de la bouche, avec un bidon de SHELL de 100L sur leur porte bagage....Oserai-je sortir de ma modestie pour vous annoncer que l'on m'a gentiment offert un prix d'encouragement.....mon gilet écossais gris et jaune, sous un blazer noir à rayures jaune comme la Morgan, aura amusé sans doutes.....

Puis vers 18H00, re-douche chez ce même copain au château, re-tenue N°1 et déjà Paul et Gerda m'emportent en centre ville de MAASTRICHT pour un dîner Pantagruélique, à "Festivillage".. Imaginez un ancien entrepôt d'une dizaine de mètres de hauteur, de 1200 m2 environ, dont toutes les faces intérieures semblaient peintes en noir, et sur toute la périmétrie, une succession de boutiques à l'ancienne: banque, boulangerie, pâtisserie, boucherie etc.....le tout baptisé pour la circonstance "MORGAN CITY". Tout l'espace central était occupé de tables joliment dressées, pour accueillir les quelques 500 cousins morganistes. On entrait par couples, une photographie était prise contre le drapeau du "Grand duché de Morgan", puis il nous fallait passer par la banque pour acheter des devises: un jeton en plastique transparent vert de 4 cm en forme de profil de Morgan valait 2 unités pour la carrosserie et 1 unité pour la capote qui était détachable;Les groupes s'organisaient ensuite par table, on plaçait le tas de jetons au milieu pour le budget boissons !Vinrent ensuite les discours de bienvenue de Paul, speaker officiel du MOG et du président du MORGAN-CLUB HOLLANDE....Enfin chacun se lève et passe avec son assiette dans les dif-férentes boutiques, chez le boulanger pour le pain, le boucher pour la viande (cuite, bien sûr!) etc.....Du super Jazz New-Orleans donnent le rythme à cette merveilleuse soirée. Avec les desserts

*Restons "nature": les titans s'ignorent!!! (page 19)*





arrivent la remise des prix en tous genres. J'avoue avoir traversé un petit moment de gêne lorsque toutes les délégations étrangères sont venues remettre un petit cadeau de remerciements au Président néerlandais de la part de leurs clubs respectifs....Peter MORGAN, très en forme ce soir-là, nous a gratifié d'un discours plein d'humour, même lorsqu'il nous a confié avoir quelques difficultés à adapter ses nouvelles voitures aux normes européennes...où placer l'air-bag, quand déjà une brosse à dents vous encombre ?...

Le coup de l'étrier avalé avec force bulles qui me ressortent par les yeux, et me voilà embarqué par mes amis hollandais dans une virée nocturne pour découvrir MAASTRICHT by night ! On nous avait remis une carte des bistrotts sympa. Dans ce premier, ambiance très cuir et hard-rock live avec un petit groupe très bruyant. -une bière- dans ce second une ambiance plus "musette du cru" -une bière- dans ce 3ème, on chante et danse en faisant le monôme autour de la grande table centrale -une autre bière- Je sais qu'on en a fait au moins un 4è, mais là ma mémoire me fait défaut ! Dieu Merci, des cars nous ramassaient à des points précis et nous bennaient dans la cour de notre château...J'ai du ronfler dans la voiture qui m'a reconduit jusqu'à ROERMOND.....

### **DIMANCHE 11 MAI**

Ca repart en lenteur, au thé avec un nuage de lait, déjà je m'habitue....Vers 10H30, nous partons pour le brunch d'adieu au château. Chacun fait ses emplettes, on vend mille petites choses à l'effigie de la marque. Je me fais craquer le portefeuille pour un merveilleux foulard en soie, pour un écusson MORGAN CLUB de HOLLANDE, que vous verrez cousu sur la manche de mon cuir; On trouve même ce merveilleux petit gilet sans manches pour hommes décoré de rangées de Morgans multicolores...Je vais faire des jaloux!....Tant pis pour vous, il fallait venir! Et puis comme tout a une fin, hélas, on s'embrasse, on promet de se revoir, les mouchoirs s'agitent.....

J'emboîte le pas à Gerda en direction de ROERMOND, où nous passons le reste de l'après midi à nous promener dans les parcs public. Un dîner à tous les trois dans un superbe restaurant clôture ce Dimanche soir.....c'est ma cerise sur le gâteau.

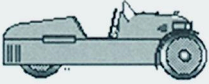
### **LUNDI 12 MAI**

L'avion chauffe depuis 8H30, à 9H00 ce sont les grandes effusions "à la latine", à 10H00 je bricole un peu dans la zone industrielle de MAASTRICHT pour rencontrer un copain de Paul et Gerda, concessionnaire CITROEN, Morganiste bien-sûr, car les vibrations à 60 miles per hour m'arrachent pratiquement le volant des mains. Gentiment il me fait bidouiller un p'tit quelque chose dans le train avant, et ça repart....A midi pétante, je vide ma dernière chope debout à côté de la Morgan, sur une des places de MAASTRICHT, je m'assois dans ma voiture, abaisse mes lunettes sur mes yeux...Direction le SUD. J'arrive dans ma cour à 21H00, j'ai roulé sans m'arrêter.

Merci Paul et Gerda, mes amis hollandais, pour cette merveilleuse ballade, et vive la MORGAN !

Bertrand JOLIT





*M*ariage subtil de bois et de métal,  
*O*bjets de culte ou, disons, d'idéal,  
*R*êve enfin incarné après une longue attente,  
*G*âce à ta robe magique, nos têtes grisonnantes,  
*A*britées comme jadis sous leur casque de cuir,  
*N*e craignant pas le vent, savourent leur plaisir.



*Petit poème acrostiche.....*

*Alain HERMAN*

**A VENDRE**

**MORGAN +4 Four seater**

année 1990

Vert foncé - intérieur cuir crème

Roues fil - carrosserie alu - échappement inox

Prix: 180.000 FF

**Renseignements: Charles Kachelmann**

**Tel. bur.: 01 45 42 80 06**

#####

**MORGAN +4 Drophead Coupé**

année 1955

Conduite à droite - Contrôle technique OK

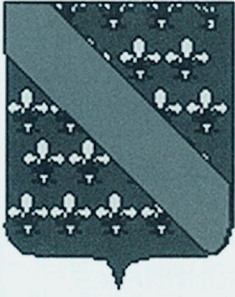
Restauration effectuée il y a 20 ans

Prix: 100.000 FF

**Contacteur Maurice Louche**

**Tél: 04 90 57 40 82**

#####



## Sortie Pilat

4 et 5 mars 1998

Gisèle et Bernard nous attendent au manoir de la Galetière. Eclaircie au rendez-vous, on va pouvoir rouler nez au vent. Six Morgan en ce samedi après midi et une 2 CV Charleston, Chantal, terrassée par une mauvaise grippe, reste au chaud dans sa berline comme Zette qui trouve le fond de l'air décidément trop frais.

Après midi **oenologique**: nous découvrons les secrets de la "Mouline" de Condrieu, puis au château de Lupe nous dégustons les vins et visitons les caves, les coins et recoins de ce superbe château, sans oublier sa grande salle (Tous n'ont pas recraché le précieux nectar.....). Un essai avec le "vin de paille" et nous voilà parti pour le Castel de Verlmieu. Repas **gastronomique**, bons vins (encore.....). Jean Jacques en oublie de donner son chèque... à l'aubergiste. Emotion !!! Les Labro nous quittent, à bientôt. Retour au manoir pour une nuit douillette, mais trop courte, le départ étant fixé à 9H00.

De nouveaux compagnons nous rejoignent. Mr et Mme Granet et leurs enfants avec une Morgan et une Austin Healey Sprite.

Visite à la sucrerie de St Julien Molin Molette, comme nous sommes tous sages, nous repartons avec une sucette.

M. et J.P. Domenjoud se joignent à nous. Jolie balade dans cette fort belle région au son des ronronnements de nos Morgan. Arrivée à l'auberge de la Jasserie pour un sympathique **repas campagnard arrosé** .....d'une belle averse de neige. Un petit tour au mont Pilat pour une marche digestive, puis il faut songer à prendre, à regret, le chemin du retour.

Dernier arrêt à l'ancienne Chartreuse du 13ème siècle à Ste Croix en Jarez où nous **buvons le verre** de "l'amitié morganique", puis nous suivons nos guides pour rejoindre Rive de Gier où nous nous séparons avec l'espérance de bientôt nous retrouver entre amoureux .....de Morgan bien sûr!!!

\*un week-end super.

\*un temps clément.

\*des bons vins.

\*des jolis paysages.

\*de la bonne chère.

\*Et....et....et.....de magnifiques voitures.

Merci à nos forts sympathiques organisateurs, Gisèle et Bernard, sans oublier notre "Président régional", Jean Jacques et sa fidèle secrétaire .... Zette.

Pierre et Chantal Court.



# HISTOIRE VRAIE

## LE BRANQUE

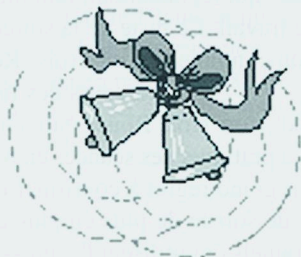
Graham est ce qu'on appelle en argot parisien un branque, quelqu'un dont le cerveau ne fonctionne pas comme tout le monde, dont l'excentricité est un mode de vie. C'est un de ces êtres totalement inadapté à la conformité de la société dans laquelle il vit et où seuls les événements et les choses originaux méritent l'intérêt.

Il n'est donc pas surprenant qu'à trente-six ans il vive en célibataire dans un petit cottage en bordure de la ceinture industrielle de Manchester. Son Trois-Roues, bien qu'étant un modèle très spécial, est un de ses appareils les plus conforme à la norme. Pour rouler avec, il enfle toujours une paire de shorts sahariens des surplus de l'armée impériale des Indes. La théorie est qu'il est plus facile de prendre une douche pour laver sa peau couverte d'huile par les fuites du moteur que de laver un pantalon ou une salopette, démonstration éclatante de la façon de penser de notre héros. Il les porte avec des chaussettes basses de laine grise et des chaussures de cuir marron qui iraient parfaitement avec un costume à rayures sur un banquier de la City. Il réhausse les couleurs par une chemise à carreaux comme en portent les bûcherons canadiens. Son accoutrement vestimentaire n'incite pas les donzelles du quartier à l'inviter au restaurant le samedi soir.

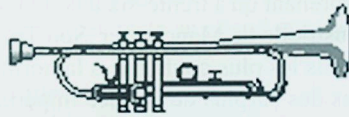
Pour parfaire le tableau, il compte parmi ses loisirs l'appartenance aux Morris Dancers de la région. Ces individus pour le moins loufoques se réunissent devant les vieux pubs à l'heure du déjeuner les dimanches d'été et perpétuent une coutume ancestrale qui consiste à danser habillés de sabots de bois, de knikerbockers auxquels sont attachés de gros grelots, une chemise raglante avec des mouchoirs rouges noués aux manches et un chapeau de feutre pour que la panoplie du parfait dingue soit complète. Les danses sont du type folklorique où on tourne en rond, on frappe les mains des autres danseurs, on croise des sabres de bois par terre et on saute comme à la marelle au son d'un accordéon désaccordé et d'un tambourin détendu. Personne ne sait s'il est plus ridicule d'en être le spectateur ou l'acteur.

C'est ainsi que j'ai rencontré Graham en m'arrêtant à un pub, alors que je me baladait en Trois Roues, où il s'adonnait à son rite païen avec quelques individus farfelus de son espèce. Le fait que je possédais un tricycle me classait immédiatement dans la catégorie des branquignoles, il venait de rencontrer un frère en quelque sorte. C'est ainsi qu'il m'invita à venir manger chez lui un soir pour me présenter son auto et le moteur d'origine de 1914 qui séjourne maintenant dans une vitrine dans la salle de séjour.

Pendant que le Steak and Kidney Pie mijotait lentement dans la cuisinière à charbon victorienne, il m'avait montré sa collection de pièces détachées qu'il cachait comme le trésor d'Ali Baba dans des placards secrets derrière des panneaux décorés de papier peint le long du palier du premier étage. Il y avait là de quoi reconstruire deux ou trois cycle cars en pièces pratiquement neuves. Puis, la conversation s'était tarie et il décida de me distraire en jouant un peu de musique en mon honneur, c'est là que les choses se gâtè-



rent. Il m'avoua son désir secret de vouloir devenir instrumentiste pour les Morris Dancers et avait choisi un instrument "différent". Il sortit du placard de la cuisine un soufflet identique à celui qu'on utilise pour ranimer le feu dans les cheminées. Il le mit sous son bras droit où il l'attacha à l'aide d'une petite ceinture de cuir, puis il saisit une petite chèvre inanimée et sans pattes et se la colla sous le bras gauche. Je dois concéder qu'il commençait alors à affûter ma curiosité. En guise de prémices aux tortures qui se profilaient dans un horizon proche, il commença par enfoncer l'embout du soufflet dans l'orifice anal de la biquette, pas de réaction de la part de l'animal, puis il sortit du placard quatre jambes de bois noir terminées de petits sabots d'ivoire et procéda à la reconstruction de l'animal. Une inquiétude sur la santé psychologique de mon hôte commençait à pointer dans mon esprit. Enfin il posa sur sa cuisse droite un carré de cuir lisse avec un lacet à chaque coin qu'il noua soigneusement autour de sa jambe. Je divaguais légèrement en imaginant que c'était un autel symbolique où il allait molester la pauvre bête. L'atmosphère était tendue et je sentais que j'étais le témoin d'un événement grave et exceptionnel.



Ayant terminé ses préparatifs dignes des grands confesseurs de l'inquisition espagnole, il agrippa le cou de notre animal et posa délicatement ses doigts sur chaque trou. C'est alors qu'il se mit à pomper énergiquement le soufflet avec son coude, l'effet direct étant une crise d'aérophagie aiguë de la panse de la petite chèvre, qui réagit brutalement. Les pattes se dressèrent à l'horizontale animées de brèves secousses à chaque coup de pompe; mais surtout la pauvre bique se mit à brailler, un long son plaintif, rempli de toutes les souffrances infligées aux animaux fermiers. Elle n'était donc pas morte et Graham avait bien l'intention de la ranimer coûte que coûte. Il se débattait de tout son corps, contrant chacune des ruses de l'animal qui essayait véhémentement de se libérer, pompant d'un bras, bouchant les fuites qui s'échappaient de son maigre cou tant qu'il pouvait de ses doigts nerveux et étouffant parfois ses plaintes sur le petit carré de cuir lorsqu'il jugeait bon de mettre une sourdine à ses plaintes trop ardentes. D'un moment à l'autre un représentant de la S.P.A allait frapper à la porte et nous arrêter tous les deux pour violence sur un animal domestique. J'étais incapable de réagir et d'interrompre ce sadique qui s'escrimait sur le représentant innocent de la race caprine, hypnotisé comme les spectateurs d'une course tauromachique espagnole. Parfois mais seulement parfois, j'avais l'impression de reconnaître une mélodie des chansons traditionnelles irlandaises mais j'attribuais rapidement cet effet à la stupeur dans laquelle Graham m'avait plongé. Il termina la séance de tortures par une longue note en decrescendo, étranglant lentement la pauvre bête. J'étais curieusement soulagé que la chèvre rende l'âme paisiblement en conformité avec la fable de Monsieur Seguin. Elle pendait maintenant dans une attitude lamentable et piteuse sous le bras gauche d'un Graham souriant de sa victoire sur les mammifères inférieurs mais qui reconnaissait humblement être un débutant dont la technique demandait encore beaucoup de travail. Le reste de la soirée se passa sans encombres en devisant des plaisirs qu'offre la réparation continuelle d'un Trois- Roues interrompue accidentellement par leur conduite sur route.

Au cours des prochaines années, je le rencontrais ici et là devant les pubs le week-end, son Trois Roues garé en vue, il était devenu maître-bourreau et poussait son sadisme invétéré à pratiquer ses séances en public avec sa bande de druides de l'âge de bronze dans toute la région. J'ai grand regret à confirmer qu'il devint un boucher d'abattoir hors pair au détriment d'une carrière de soliste de plus en plus compromise. Il me fit comprendre l'ambiguïté des musiciens professionnels qui utilisent l'expression "exécuter un morceau". Les anglais, grands défenseurs des droits



de l'animal, qui assistaient à ce spectacle pitoyable, vidaient les lieux promptement.

Mes errements professionnels m'amènèrent éventuellement à Dublin, quelques années plus tard. Mes hôtes m'invitèrent à passer la soirée dans un pub irlandais authentique où l'on jouait de la musique traditionnelle. Vous imaginerez mon effroi lorsque je vis l'un des musiciens ramasser une chèvre crevée et se la coller sous le bras. Il fallut deux de mes hôtes ahuris pour me maintenir dans ma chaise et m'empêcher de quitter l'holocauste séance tenante. A ma grande surprise, la salle, maintenant dans un silence religieux, s'emplit d'un son exceptionnellement mélodieux, les sonorités étaient d'une sensibilité que peu d'instruments égalent et vous amènent un petit frisson dans le dos. J'étais enfin réconcilié avec les Uilleann Pipes (prononcer Youlihen Paillepse) la cornemuse irlandaise. Engin infiniment plus raffiné que sa petite soeur écossaise et qui n'est pas utilisé à des fins militaires, encore que Graham arriverait bien à mettre les ennemis en fuite si on le laissait jouer sur les champs de bataille. Je concéderais volontiers à ceux qui ont été comme moi le témoin de ces scènes odieuses que la combinaison de cet homme et de l'instrument pourrait constituer l'arme totale

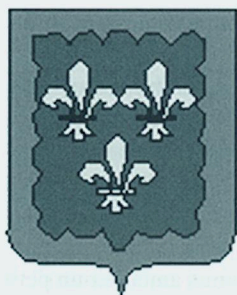
Si vous ne vous appelez pas Troy Donneckley ou Davy Spillane, je vous exhorte à renoncer à l'idée de vous approprier un de ces engins qui, entre des mains non averties, peut devenir un danger public.

Mais Graham est un branque, il ne peut rien faire comme tout le monde, longue vie à toi, Graham.

Jean-Frédéric Frot.

## MAURICE OWEN

Le père de la +8 vient de rejoindre le paradis des Morgan. Après avoir travaillé après guerre comme mécanicien de course sur les ERA, il exerça ensuite ses talents de préparateurs dans diverses écuries jusqu'en 1966. Il fut alors engagé par Peter Morgan pour assurer le développement de la +8. Promu d'entrée chef du département Recherche et Développement, il mit au point le prototype en une année et permit à Morgan de retrouver le succès grâce à ce modèle qui fête cette année ses 30 ans. Il en est remercié en 1970 en intégrant le conseil d'administration. Il ne cessa d'améliorer la +8, toujours dans l'appentis qui jouxte l'usine et qui est interdit au public, recherche oblige!!! travaillant la plupart du temps seul. Il faut rappeler que le coût du développement de la +8, quoiqu'élevé pour la marque, ne dépassa pas £ 13.000. Pour avoir une idée, sachez que la +8 fut proposée en 1968 pour £ 1.500, qu'une +4 coûtait £ 950 ce qui respectivement se vendait FF 23.000 et 16.000 chez J. Savoye.



## MORGAN ET CANOES !!!...à Sancerre

13 & 14 juin 1998

Myriam et François Thibaudat organisaient le 13 et 14 juin un rassemblement amical "MORGAN NATURE" à Sancerre (Cher) alliant Morgan et canoës.

"superbe" 7 Morgan étaient présentes.

•**Pour le région parisienne:**

Alain et Marie Christine Levejac (fidèles au rendez-vous malgré l'absence de leur Morgan en panne d'embrayage).

Michel et Mireille Travaillé 4/4 rouge.

Philippe et Mireille Le Creff +4 ivoire.

Roger Coquelin 4/4 verte 4 places.

Douglass Hallawell en Clio !!! Hué par les Berrichons!!!... mais comportement exemplaire en canoë.

•**Depuis Lyon:**

Jean Michel et Marie Pierre Labrot +4 violette et casquette assortie.

•**Depuis Dunkerque:**

Yann et Nathalie Leclerc dans leur "bolide", célèbre +8, superbement aménagée en 4 places: soit deux sièges baquets arrière pour leurs deux belles petites coéquipières, Chloé et Anne Clémentine.

Après un périple très vert sur les petites routes du vignoble en début d'après midi le samedi, agrémentés d'arrêts panoramiques dans un superbe paysage très coloré, visite d'une chèvrerie productrice du célèbre crottin de Chavignol. Puis visite d'une belle cave sancerroise chez Roger Champault, célèbre vignoble de "Champtain": lieu privilégié de Georges Brassens pour son Sancerre rouge ! Eh oui! - Chaleureuse dégustation où un mariage s'est joint aux participants, pour goûter au Sancerre et aux explications de Roger et de son fils Laurent passionnés par leur métier et vrais épiciers!

Repas le soir à la FERME des BARRAULTS dans un cadre champêtre et pittoresque, servis par Françoise qui marie la cuisine à sa passion pour les animaux: chevaux, poneys, autruches, chiens, chats, oiseaux et aussi canards (mais pour les repas!...). - Foie gras, confits, fromages locaux, gâteaux et pains **maison** et quelle eau de vie de poire!

Les "petits appétits" ne se sont pas abstenus....

Après cette belle journée chacun rapatrie sa chambre d'hôte, chambres pittoresques disséminées dans divers petits villages. Accueil de qualité dans:

-une chambre aux murs peints par une artiste locale pour Michel et Mireille ainsi que pour Alain et Marie Christine à Herry.

-chambre berrichonne pavée pour notre ami Douglass à la ferme.

-chambre dans une petite maison de pierres fleurie pour Philippe et Mireille Le Creff à Reigny.



-baldaquin et dentelles pour Jean Michel et Marie Pierre dans une demeure berrichonne: vieux bois et vieilles pierres...

-romantisme dans les bleus et lits bateaux pour Yann, Nath et leurs deux fillettes.  
petit lit douillet pour notre ami Roger...

et! c'est bien normal: tapis de sol et duvets pour vos deux organisateurs!

Petits déjeuners somptueux servis par leurs hôtes: confitures et gâteaux maison, jus de fruits, tartes etc.....après une grasse matinée.

Tous en pleine forme, dimanche matin rassemblement à 10h00 au panorama de Sancerre pour une balade en minibus sur les hauteurs du vignoble de Pouilly sur Loire, visite de cave au village des "Loges" chez un "ancien" en retraite, Lucien Pabiot et son épouse, dans une **vraie** vieille cave où nos amis ont pu déguster à la fois un très bon, vin et savourer de délicieuses photos (images alléchantes rappelant les décors des ateliers de l'usine Morgan!!...).



Et enfin ... tant attendu, le RENDEZ-VOUS sur les bords de la Loire, "le dernier fleuve sauvage d'Europe", où Yvan, guide de rivière breveté d'Etat et responsable de "Loire - Nature - Découverte", a pu en quelques minutes initier nos pilotes aux charmes du canoë.

Comme promis - à la portée de tous - sans aucun problème, nous avons descendu ce magnifique fleuve entre les deux vignobles Pouilly et Sancerre en empruntant surtout ses petits bras sauvages bordés de belles îles et plages vierges.

Dans ce cadre sauvage, le pique nique fut élaboré dans la bonne humeur près d'un bon feu de bois, malgré quelques averses sans conséquences.

Notre "descente" de Loire a séduit tout le monde, autant sinon encore plus que les "descentes" de cave!. Tous se sont promis de revenir.

Ces deux journées ont été ponctuées d'un petit concours basé sur des questions relatives à la Loire et au vignoble. Nos participants attentifs ont pu interroger les indigènes sur leur passage - à noter l'assiduité et l'humour de Mireille et Michel travaillé qui furent les vainqueurs. Après les adieux, que dis-je, un "au revoir" sur la base des canoës, tous nos amis ont rejoints leur monture pour le retour.

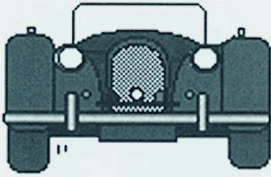
Devant l'enthousiasme et le succès de ces retrouvailles et afin que d'autres morganistes déjà occupés ce week end par d'autres rencontres, puissent aussi partager ce plaisir, Myriam et François; proposent de recommencer cette expérience dès cet automne\*\*\* à Sancerre, pendant ou après les vendanges avec Morgan et canoës, en variant les balades et les lieux de gastronomie!

Contactez nous au 02 48 78 00 04.

Bien amicalement.

Myriam et François

\*\*\*NDLR. Je présente toutes mes excuses en espérant qu'ils les accepteront à Myriam et François pour n'avoir pas diffusé à temps leur proposition alléchante pour cet automne. Prenons date pour le printemps?



## LA ROCAMBOLESQUE HISTOIRE D'UN V8

Dans les années 50, les américains fabriquaient tous à peu près la même voiture, c'est à dire une barge baroque et surchromée d'environ deux tonnes, 3m à 3m25 d'empattement, et équipée d'un gros V8 en fonte, de 5,7 litres et 250 à 400 CV.

Les "Big Three" commencèrent à envisager, suivant l'exemple des européens, d'offrir une gamme plus complète, au lieu d'un modèle unique, et ce, dès le milieu des années 50. Ils offrirent des modèles sportifs, Corvette, T-Bird, puis mirent en chantier des voitures "compactes" (Avec un empattement de 2m70 à 2m85 tout de même, comme une XM...). Ces voitures furent lancées au début des années soixante et ne laissèrent pas un souvenir impérissable, Plymouth Valiant, Ford Falcon, Pontiac Tempest, Chevrolet Corvaire... Elles eurent une postérité au travers des coupés qui en furent dérivés, Mustang, Barracuda, Camaro, Firebird.

Pour motoriser ces voitures, les constructeurs lancèrent de nouveaux moteurs. Ford et Chrysler lancèrent des "Small Blocks" plutôt conventionnels, notamment le fameux 289 qui équipa les premières Mustang et les Cobra.

GM eut une approche plus élégante et chercha à innover. Outre le "Flat-Six" De la Corvaire, ils mirent à l'étude dès 1955 un petit V8 dont nous allons parler... Et dont nous reparlerons encore longtemps, souhaitons le.

Il était temps. 1958 fut l'apogée de ces paquebots à quatre roues, au style fabuleux, aboutissement inégalé des délires de Harley Earl et de Virgil Exner, Chevrolet Impala, Chrysler New-Yorker, Plymouth Fury, Mercury Monterey. Les puissances disponibles (Jusqu'à 400 CV), le volume des chromes, les dimensions, le niveau d'équipement ne furent plus jamais atteints, et ce, à des prix qui correspondaient à un ou deux mois de revenus d'un médecin, ou six à douze mois de salaire d'un ouvrier (Américains, bien sur, mais tout de même...). Et pourtant, cette année fut catastrophique en termes de ventes (Sauf pour Chrysler, qui séduisait le public avec son extraordinaire "Forward Look", qui précédait de 35 ans son actuel "Cab Forward").

Le public était lassé, écoeuré même, mais n'était pas prêt à passer à des voitures plus petites. Il désirait seulement des voitures plus sobres. D'autant que les constructeurs apprirent vite qu'une voiture plus petite, ça ne coûte pas forcément moins cher, surtout si l'on veut conserver le même niveau d'équipement et de performances.

Néanmoins, entre 1961 et 1964, GM commercialisa, outre l'infortunée Corvaire ("Unsafe at any speed", d'après Ralph Nader), une gamme de véhicules compacts assez intéressants, les Buick Special Riviera, Pontiac Tempest et Oldsmobile F-85.

En quoi ces véhicules étaient-ils particulièrement intéressants? Certes, leur style était plaisant, et ils ne pesaient que 1300 à 1400 kilos, mais surtout, ils étaient équipés de ce fameux V8, lancé en 1955.

Ce V8 présentait des caractéristiques assez nouvelles: Tout alu, 3,5 litres de cylindrée (Ca commence à vous dire quelque chose?), et surtout un poids et une compacité étonnants. 150 kilos! C'était et c'est toujours le poids d'un 2 litres 4 cylindres double arbre tel qu'on les connaît en Europe (Fiat, Alfa...), de même en longueur et en hauteur, les cotes de ce moteur étaient compa-



rables à celles de nos 4 cylindres. A titre de comparaison,, un V8 3 litres de Ferrari 308 pèse plus de 300 kilos.

De plus, monté dans ces voitures, notre V8 offrait des caractéristiques assez en avance sur leur temps: 155 à 200 chevaux SAE, ce qui correspond à 135 à 170 chevaux DIN. A comparer aux 220 chevaux SAE du pachydermique et fragile 3.8 de la Jaguar MkII contemporaine. Dans leur version 200 chevaux, ces autos anonymes descendaient en dessous des dix secondes sur le 0 à 100 km/h. Pas mal en 1963! Bien sur, nous sommes loin des 6 secondes d'une Chrysler 300 D de 1958, mais n'oublions pas que ces voitures étaient censées contrer sur le marché US les... Dauphines et Coccinelles! Elles étaient vendues le même prix qu'une 404 en Europe.

Ce moteur connu entre 1962 et 1964 un destin étonnant, il fut le premier moteur turbocompressé monté sur une automobile, l'Oldsmobile F-85 Jetfire (n'en déplaise aux gens de BMW et Porsche), avec en plus une technique très particulière d'injection, où, pour refroidir les chambres de combustion, on injectait, en même temps que l'essence, une petite quantité d'un mélange d'eau distillée et d'alcool méthylique, autorisant un taux de compression de 10.25!

Ce système, quand il fonctionnait, donnait une puissance de 225 chevaux, et un couple de 50 Mkg. Cela permettait à la toujours très anonyme Oldsmobile de descendre à 8.5 secondes sur le 0 à 100 km/h, et ce, équipée d'une boîte auto à trois rapports! Cherchez bien de tels chiffres dans la production actuelle...

Mais voilà, GM s'était trompé. 218 cubic inches, c'était trop petit, face aux 273 de Chrysler, et aux 289 de Ford. D'autant que ces très plébéiens moteurs, comparés à notre 218, n'étaient destinés qu'à des bas de gamme, sans évolutions ultérieures. En effet, la génération de véhicules qui suivit vit les dimensions de son compartiment moteur accrues pour recevoir à nouveau les big blocks optionnels. On rejoint alors la configuration bien connue dans les années 50: 300 ci (5 litres) et 200 CV pour les bas de gamme, et 400 ci (6.7 litres) et 400 CV pour les haut de gamme, et ce, que le véhicule soit une "standard" de plus de 3m d'empattement, ou une "compact" de 2m80 d'empattement. Ces "compact" équipées de gros moteurs devinrent les fameuses "muscle cars" Pontiac GTO, ou Dodge Charger (souvenez vous de General Lee, la voiture des frères Duke, et de leur cousine Daisy, ou encore de la voiture noire des tueurs dans Bullit...)

Et notre fabuleux V8? Les ingénieurs de GM ne s'étaient trompés qu'à moitié. Ils avaient créé un moteur simple, robuste, fiable, économique, doté d'un potentiel de développement extraordinaire, mais peu adapté, de par sa structure en aluminium, aux exigences de la très grande série de Detroit. Ce moteur était très bien dessiné, et acceptait les hauts régimes (comme beaucoup de moteurs américains, contrairement à ce qu'on croit, si l'on en juge par les 7000 t/mn acceptés par les 7 litres Ford ou les moteurs "hemi" de Chrysler). Bref, c'était le moteur idéal pour... l'Europe. Il fut racheté par Rover qui cherchait un moteur pour remplacer ses antiques 3 litres, et par... Repco, société australienne, et ce sous l'impulsion de Jack Brabham, qui cherchait à motoriser sa nouvelle formule 1 pour la saison 1966.

En ce qui concerne Brabham, ce fut un véritable succès, puisqu'il fut champion du monde en 1966 (première année de ce moteur, dont le développement avait duré moins d'un an) et 1967, face à des moteurs plus élaborés. En effet, si le moteur Repco avait été profondément remanié (renforts du bloc, pistons et bielles de V8 Daimler...) il n'en conservait pas moins son arbre à cames au centre du V, ses tiges et ses culbuteurs, tout en produisant 300 CV pour 3 litres de cylindrée. 1968 sonna d'ailleurs son glas en formule 1 (mais pas en compétition!), car un redoutable adversaire fit son entrée, avec ses 4 soupapes par cylindre, ses 4 arbres à cames en tête, et bien d'autres argument déloyaux: Le V8 Ford Cosworth.

Rover fit de ce moteur l'usage que l'on en sait, dans ses lourdes berlines 3500, dans son Range-Rover et même dans l'éphémère Land V8.



D'autres constructeurs anglais firent leurs beaux jours de ce moteur, avec plus ou moins de succès, tels que MG, avec sa MGB V8, Triumph avec la TR8, Ginetta, Marcos et tant d'autres, qui souhaitaient construire la "Cobra" anglaise.

Seuls deux constructeurs réussirent à créer et à vendre avec succès une voiture réellement homogène et dont le châssis permette d'exploiter le couple et la puissance de ce fantastique moteur: Morgan et TVR.

L'utilisation de ce moteur par TVR fut plus tardive, dans les années 80, mais donna lieu à des développements particulièrement méchants, tels le 4.4 litres de 395 chevaux, avec un taux de compression de 12! En cylindrée, ce moteur monta à 5 litres, toujours chez TVR.

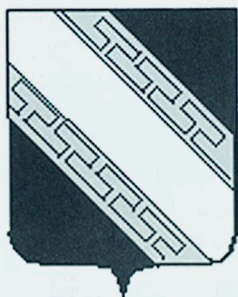
Morgan, quant à lui, fut le premier à réussir l'adaptation du V8, maintenant connu sous l'appellation de "V8 Rover", dans une voiture de sport. Et quelle voiture! moins d'une tonne, contrairement aux lourdes et pataudes MGB V8, et un comportement routier suffisamment adhérent pour ne pas devenir trop caractériel. Et surtout, contrairement à ses rivales, si la +8 n'est pas exempte de réactions violentes, elle reste relativement précise sur sol lisse, même mouillé, et contrôlable dans ses sautes d'humeur. Probablement parce que sa structure en bois, alliée à des suspensions rigides, assure une bien meilleure vivacité de réactions qu'une structure acier épaulée, faute d'élasticité naturelle, par des ressorts trop souples, qui nuisent à la précision de conduite et au "feeling" de la route. Le gros point fort de cette voiture, c'est que, lorsqu'un écart non prévu se produit par rapport à la trajectoire souhaitée, on retrouve instantanément le contrôle de la voiture, là où des suspensions souples continuent à osciller et à rebondir dans tous les sens, emmenant la voiture et son pilote impuissant vers des horizons incertains. Et c'est ainsi que le mariage de deux techniques que rien n'aurait dû amener à se rencontrer, la structure en bois des années 20 et le V8 ricain des années 50, a enfanté une des voitures de sport les plus passionnantes et les plus sensuelles qui aient jamais été créées. Bien sur, plus qu'à toute autre Morgan, il faut pardonner quelques défauts, comme un train avant trop lourd, ou l'extrême prudence avec laquelle on doit aborder les cassis et autres nids de poule, mais elle reste étonnamment homogène et facile à conduire, pour peu que l'on sache exactement ce qu'on peut lui demander. C'est, dans son genre, une voiture sans surprise.

La première +8 fut équipée du V8 dans sa configuration Rover (3.5 litres, deux carburateurs SU, 155 CV DIN ou 185 CV SAE) dès 1968. Elle répondait au souci de l'usine de remplacer la +4 dont la fabrication avait du cesser du fait de problèmes de disponibilités de moteurs chez British Leyland. Elle avait alors une carrosserie étroite qui lui va à merveille, et il est assez facile de gonfler son moteur à plus de 200 CV. Dans les années 70 apparut une caisse large, puis dans la mouvance de Rover, l'injection fut adoptée dans les années 80, portant sa puissance à 190 CV DIN. En 1987, lorsque j'ai reçu ma +8 neuve (elle me fut livrée chez Savoye le 24 décembre, ça ne s'invente pas), elle était la voiture dont le ratio couple/poids était le plus élevé de toute la production: 37 Mkg à la tonne, ce qui était supérieur aux Ferrari 328 GTO, Porsche 959 ou Lamborghini Countach. Excusez du peu. Et il faut bien dire que le coup de pied aux fesses de cette +8 est encore une référence à ce jour. Même si la longueur de la plage de l'utilisation du moteur commence à dater et que certaines autos ont une courbe de couple à peu près plate de 1000 à 7000 tours minutes (ce qui donne des chronos d'accélération plus impressionnants), l'impression de poussée dans la +8 reste nettement plus impressionnante que dans une BMW M3 ou dans une 911, par exemple.

La suite de l'histoire continue de s'écrire, avec le catalyseur, la cylindrée de 3.9 ou 4.6 litres, l'airbag ou les freins assistés, et je pense que nous sommes nombreux à souhaiter longue vie à ce sémillant quadragénaire, né du côté de Detroit, et élevé, comme il sied à sa noble extraction, en Angleterre.

Paul Cartou





## L'ASCENSION DANS LES ARDENNES

(ou le choc des titans.... traduction libre de la rédaction)

Le regard est froid, le geste rare et précis et le malade désespérément immobile.

Dans l'hôpital de campagne dressé sur la grand Place de VILLENEUVE LE COMTE, les docteurs Coric et Malaval tentent de réanimer une Flat rad bleue pour permettre à son carburateur de courir s'oxygéner dans les Ardennes.

Le malade toussote et verdit, probablement peu désireux de subir le traitement de choc d'un certain docteur Pellaux arrivé sur deux roues accompagné de son épouse et d'une Harley Davidson.

Le temps est somme toute agréable, qualificatif qui ne veut rien dire pour un Morganiste, tout temps étant considéré comme agréable pour permettre de traverser la Champagne jusqu'à son point névralgique, savoir les bords d'un canal reconvertis par nous en aire de pique nique.

Le bruit des pots d'échappement a fait place au claquement sec des bouchons de rosé, particulièrement nombreux à s'échapper de bouteilles dont le contenu est indispensable, c'est bien connu, à tous ceux qui souhaitent garder à leur toucher de volant, souplesse et décontraction.

Avec l'assistance plus ou moins lucide de leurs conducteurs, nos moteurs, accompagnés d'une René BONNET, d'un superbe jaune canari et d'une merveilleuse mais capricieuse ASTON MARTIN, nous conduisent vers l'abbaye d'Orval. Nous attend, conduit par l'Esprit Saint, fidèle parmi les fidèles, notre ami Jean Stamet venu en voisin, et les quelques trois roues qui renverraient presque nos engins dans le monde terne, glauque et feutré des voitures d'aujourd'hui.

Dans ce lieu de prière, le besoin de culture de chacun sera amplement satisfait par un de ses produits majeurs, le houblon, et par son sous produit, la bière, directement produite par les moines.

Nous reviendrons en Belgique le lendemain matin dans un entrelacs de routes forestières et de rivières au sud de la forêt d'Ardenne avant de déjeuner à Revin dans un restaurant au patron bien discret, à peine étonné - pas nous - de voir Alain Herman partir sans régler l'ardoise. Ardoise que nous allons d'ailleurs retrouver en fin de journée dans une mine superbement transformée en musée.

Le samedi matin le paysage change. Les régionaux de l'étape nous ont rejoint, munis d'un cabriolet traction, d'une Austin Healey et de deux Triumph. Du concret. La route des églises fortifiées, les échancures de la trouée de Sedan, les blockhaus ramènent pour quelques instants les fantômes des invasions venues de l'est.

Mais les roues tournent. Nous ne sommes plus en Août 1870 ou en Mai 1940, mais en 1998, hallucinés par les acrobaties routières de Freddy et de son "singe" de fils, armés d'un trois roues bleu des années trente.

Grand moment d'équilibriste, de danse routière et d'esthétique automobile. "Dans la vie, avait dit un jour Paul Meurisse, il y a les cavaliers et les cyclistes". Aujourd'hui les cavaliers sont les "tricyclearistes" et nous sommes les cyclistes.

Le Dieu de Malvern ne nous a pas abandonné. Nous arrivons à rester dans leur sillage jusqu'au parc animalier de Belval.

Soudain, la réalité explose. Nous affrontons l'inconnaissable, le surnaturel. Philippe MOUTARD MARTIN, immobile, croise son regard avec celui d'un sanglier, visiblement rescapé des grottes de Lascaux.

Réincarnation, dédoublement ou clonage, le jugement vacille, l'esprit hésite.

Masse contre masse, bloc contre bloc, les face à face Charles Quint - François 1er ou Richard Burton - Elisabeth Taylor sont en quelques secondes renvoyés dans les poubelles de l'histoire...

Après un tel choc, le conteur qui devait nous faire plonger dans la nuit des légendes Ardennaises eut l'extrême sagesse d'oublier de venir.

La pièce est finie, le rideau était tombé, et l'ouvreuse repartie se coucher en claudiquant sur trois roues.

Philippe CHARHON

## INVITATION AU VOYAGE

Cet été cap au sud pour l'Aveyron puis les Cévennes. Une excellente route vous permet de rejoindre Limoges au départ de Paris en dehors des grands axes. N10 par Rambouillet puis Ablis, Auneau - Voves - Patay - Meung / Loire - Beaugency - Romorantin - Valençay - Chateauroux - Argenton / Creuse puis N20 pour Limoges.

En Aveyron les routes sont en très mauvais état comme dans les Cévennes en dehors des grands axes et il ne sont pas nombreux dans cette partie reculée de notre pays. Par contre, l'on a rien sans rien, les paysages sont exceptionnels. L'Aubrac, les Causses, les gorges du Tarn, les hautes vallées cévenoles sont des endroits sauvages et magiques et les indigènes sont très accueillant et vous offre bien souvent un succulent repas dont vous venez difficilement à bout pour le prix d'un Mac M..de et son Caca Cola.

En Aveyron nous avons élu gîte à Saint Hippolyte, 800m d'altitude à 15km au nord d'Entraygues dans un établissement en tout point remarquable. C'est l'ancienne école transformée en hôtel avec de belles chambres spacieuses, propres et confortables, un personnel au petit soins, une piscine, une belle terrasse, une très bonne table et le tout pour 280 FF la demie pension par pers.

**Hôtel Saint Hippolyte** dans le Michelin 1998

Dans les Cévennes c'est à 5km du Vigan à Pont d'Herault que nous avons trouvé le **Château du Rey**, vieille demeure dans un superbe parc bordure de rivière. Chambre un peu petite et surtout demander celle donnant sur le parc, de l'autre côté la route n'est pas loin! Sinon bon accueil et bonne table pour 340 FF la demie pension - dans le Michelin 1998

Au retour nous nous sommes arrêtés dans le Morvan à Saint Honoré les Bains, à **La Noiselée**, simple mais confortable - dans le Michelin 1998.

A l'inverse des adresses à éviter à tout prix: le Mas Queyrol au Vigan, dans la chaîne des Châteaux et Relais indépendants, sale, mal tenu, mal entretenu, sans accueil et sans parking. Une catastrophe. La Rotonde à Vichy, restaurant sur le plan d'eau, la vue est superbe mais c'est tout ce que l'on pourra y trouver. Sans saveurs, pas cuit, ou trop cuit, bref une mauvaise gorgotte.

Et vous cet été, vos bonnes et moins bonnes adresses?

Jean-Christophe Frot







## - Sortie en Normandie -

10 et 11 octobre 1998



Nous avons tous gardé un excellent souvenir du week-end du 15 et 16 juin 1996 passée en compagnie de notre ami Patrick Méaulle qui avait réuni 35 Morgan entre l'Orne et l'Eure (voir NEWS n°71).

Lorsque Alain Macé, délégué de la région Normandie, nous invite à une découverte de la Suisse Normande nous serons nombreux à y participer; en effet 22 voitures sont attendues: -  
- trois de Belgique,  
- douze de la région parisienne,  
- sept venant de différentes villes de Normandie.

Le point de ralliement est situé à Saint-Pierre sur Dives entre Lisieux et Falaise samedi midi.

Encore une fois le téléphone fonctionne bien car pour un grand nombre d'entre nous situés autour de la région parisienne cela nous a permis de nous retrouver avant Verneuil/Avre en différents points indiqués par Jacques Coric qui nous conduira par des petites routes de campagne à notre rendez-vous que nous atteindrons avec un peu de retard... C'est sous une pluie fine que notre week-end commence; heureusement elle nous quittera lorsque nous passerons dans le département de l'Eure et nous continuerons sous un ciel gris qui se dégagera au fur et à mesure de notre voyage.

Cette matinée au grand air nous a donné faim et après avoir fait le plein des Morgan Alain nous conduit à l'Hôtel de la Gare de Mézidon chez Mme Huguette Ledanvezec, Grand prix international au concours de la tripière d'or à Caen. Certains dégusteront les fameuses tripes à la mode de Caen pendant que d'autres préféreront la côte de veau normande. Le cidre et le calvados accompagneront le repas dans une ambiance toute familiale.

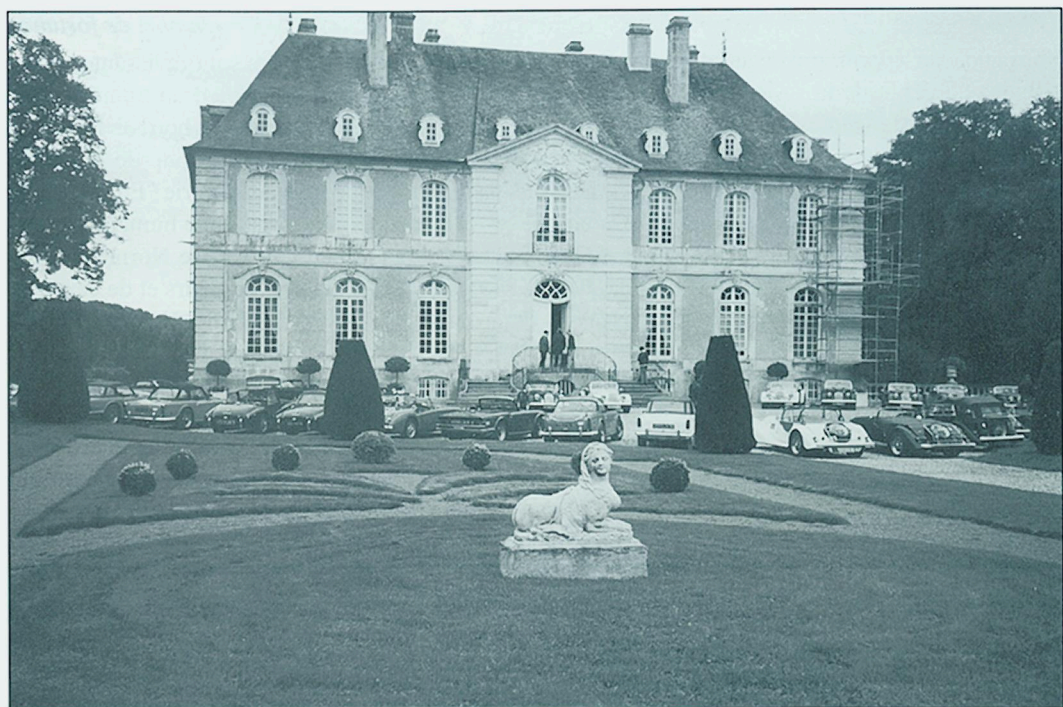
L'après midi est bien avancée lorsque Alain nous donnera le signe du départ pour aller visiter le château de Vendevre situé à quinze kilomètres du restaurant. En franchissant la grille quelle sera notre surprise de constater que nous avons été devancés par le club TR. Une vingtaine de Triumph TR3, TR4, Spitfire, STAG sont déjà garées à gauche du grand escalier nous laissant le côté droit.

Une visite guidée du château meublé nous présente l'art de vivre au XVIII<sup>ème</sup> siècle. Une promenade dans les jardins nous conduit par un fléchage dans les jardins d'eau "surprises". Jeux d'eau dissimulés parmi les bosquets et les constructions de fantaisie (temple, kiosque, cascade). Notre visite s'achève par la découverte dans un petit bâtiment de la 1<sup>ère</sup> collection au monde de mobilier miniature avec près de 750 chefs-d'oeuvre de maîtrise, maquettes et objets lilliputiens (meubles, arts décoratifs, argenterie, ... du XVI<sup>ème</sup> siècle à 1930). C'est absolument fantastique d'admirer le travail de précision des artisans qui réalisaient de si petits objets servant de vitrines pour de futurs clients ...

Après la gastronomie et la culture normande la fin de journée est consacrée à la découverte de la région au nord de Falaise. Parcourant des petites routes vallonnées de la Suisse

*Réunion anglaise au château de Vendevre.*





Le feu dans le salon principal de la chaux (photo de gauche) et dans le salon principal de la chaux (photo de droite). Après plusieurs jours de travaux, les travaux de restauration de la chaux sont terminés. Les travaux de restauration de la chaux sont terminés. Les travaux de restauration de la chaux sont terminés.





Normande sur 40 km, traversant des villages, où les maisons toutes en pierre sont ravissantes nous arrivons au début de la vallée de l'Orne. Un arrêt nous permet d'atteindre à pied un point de vue magnifique sur la vallée. Nous apercevons Clécy, charmante petite ville nichée au bord de l'eau qui est notre étape du soir. Avant de reprendre la route Jacques nous fait encore le coup de la panne avec son Flat Rad (Annie semble blasée...). Heureusement qu'il fait partie de l'Ecurie "Fil de Fer & Chatterton" il improvise une réparation et continue le week-end toujours de bonne humeur.

La descente sur Clécy nous amène au coeur de la romantique Suisse Normande. Le Moulin du Vey est l'étape champêtre et bucolique à souhait. Parée de lierre, de fleurs et de ce charme fou d'autrefois, l'hôtel s'épanouit en terrasses et jardins sur les rives de l'Orne. Nous commençons à rêver et à descendre nos bagages lorsque Alain nous demande de passer d'abord à la réception prendre nos clés tout le monde ne pouvant coucher au Moulin nous serons répartis en trois endroits. Le Manoir de Placy situé à 300m accueille une autre partie du groupe tandis que je loge avec les Macé, Hendricks, Lebarcq family et Patrick Méaulle au relais de Surogne authentique villa du début du siècle de style art gothique... placée au milieu d'un grand parc. Henri et Annie ont dû apprécier leur chambre avec fenêtre à meneaux et plafond à caisson car le lendemain ils auront beaucoup de mal à se lever. Le dîner nous rassemble vers 20h au Moulin du Vey où les gourmets se pressent pour savourer les fraîcheurs du terroir, le pain cuit maison ou encore les fromages de la ferme. Tard dans la soirée nous nous séparons et regagnons nos chambres pour un repos bien mérité, demain matin le départ est fixé à 8h30.

Dimanche c'est sous un ciel couvert et gris que nous reprenons notre promenade dans la Suisse Normande encore endormie. Notre passage dans les villages aura pour effet de faire sortir les gens de leurs maisons pour nous saluer (parfois en chemises de nuit...). Après plusieurs kilomètres nous faisons un premier arrêt sur un site appelé "la Roche d'Oetre". Une personne passionnée nous attend pour nous parler de l'histoire géologique de la région sur 900 millions d'années. Il ne fait pas très chaud nous l'écoutons d'une oreille distraite remonter le temps (en 15mn) avant de la suivre en haut d'une falaise surplombant la vallée de la Rouvre pour voir les "poudingues" premiers dépôts constitués de galets... je m'arrête là car je n'ai pas tout compris.

Quelques gouttes de pluie apparaissent lorsque nous reprenons les voitures pour nous rendre dans un ancien moulin à grains qui a fonctionné jusqu'aux années 50. Actuellement Centre pédagogique de formation aux écosystèmes d'eau douce c'est un véritable lieu d'information. Nous découvrons cette exposition permanente intitulée "La rivière de la préhistoire à nos jours". Nous sommes sensibilisés sur la pollution des rivières par l'homme, nous apprenons que l'Orne comptait un grand nombre de saumons avant les années de croissance économique. Nous terminons cette visite forte intéressante sous les toits du moulin en regardant une vidéo sur le cycle de l'eau un verre de cidre à la main. Un regard par la fenêtre pour s'apercevoir que les quelques gouttes de pluie se sont transformées en une pluie fine qui ne nous quittera plus jusqu'à notre départ de la Normandie. Qu'importe nous sommes déjà sensibilisés par l'eau et il est l'heure de rejoindre l'embarcadère pour une croisière sur l'Orne où un déjeuner est prévu. C'est dans un décor sauvage de la Suisse Normande en longeant les rives boisées et sinueuses que nous terminons notre week-end. Encore merci Alain et Brigitte pour cet excellent moment passé en leur compagnie.

Jean-Louis Moreau

*Une histoire d'eau ...*





Illegible text, possibly a title or subtitle, overlaid on a light blue background.



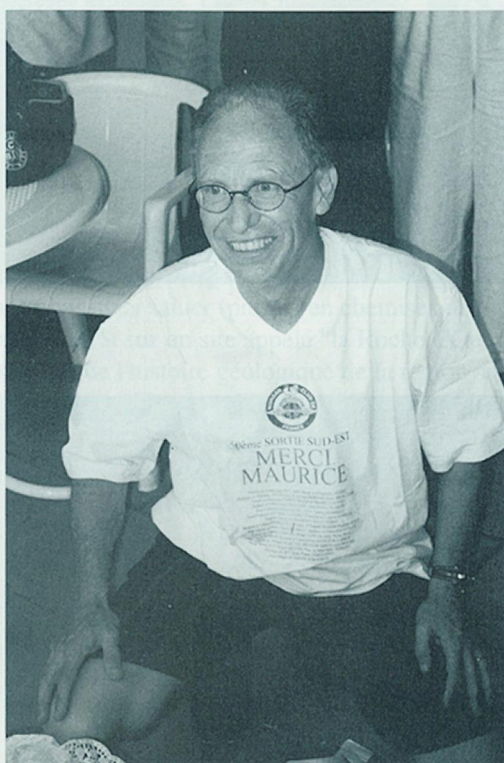


## *Des nouvelles des régions ...*

### 50 ème SORTIE SUD-EST

Le 28 juin Maurice Louche organisait la 50 ème sortie de la région sud-est dans les Cévennes. C'est aux "Demeures du Ranquet" à Tornac qu'a été accueilli cette concentration quelque peu originale.

Quatorze voitures venues de Marseille, Lyon, Aix en Provence, Avignon ou encore Uzès, ont convergé chez Anne et Jean Luc Majourel, eux-mêmes propriétaires d'une Morgan vert olive.



Au cours d'un succulent repas pris en commun les membres du Club ont remis à Maurice deux bouteilles de vin chacun pour le remercier du travail accompli (l'histoire ne dit pas comment il a fait pour les ramener dans son Morgan...) et Michel Coumes, ayant fait réaliser un tee-shirt unique et original comportant tous les noms des membres du sud-est le remettra à Maurice tout ému... L'accueil qu'ils ont reçu aux "Demeures du Ranquet" les a fixés sur place, jusqu'au milieu de l'après midi.

Jean-Louis Moreau





## LE MORGAN CLUB DE FRANCE EST UNE SECTE QUI SACRIFIE SES ADEPTES PAR LE FROID

On buvait une tisane brûlante, près d'un feu de cheminée. C'était le dimanche 22 novembre. Vous vous souvenez: il avait fait très froid? On était allé déjeuner chez Jean et Marcelle avec la Morgan décapotée.

Dans la soirée, on a sonné. C'était Serge, un cousin de province qui vient toujours à l'improviste. Il dit que c'est nous, avec notre voiture et tout le reste, qui sommes "les cousins de province" et que nous vivons dans un "monde qui regarde en arrière". Il n'a peut-être pas tout à fait tort.

Francine a remis des bûches dans la cheminée et j'ai sorti le Chivas. Lui a quitté ses chaussures et s'est affalé dans le sofa. Sur la table, il a avisé un exemplaire d'une de ces rares éditions du "News". Le numéro 76. Il s'est exclamé "Octobre 98!". Un instant, il avait cru feuilleter une de ces vieilles revues d'avant-guerre, héritage de mon père.

De toutes façons, il ne nous a jamais pris au sérieux. "vous êtes des snobs!", aime-t-il nous lancer. Pardonnez-moi, mais cela englobe tout le Club.

- Comment un automobiliste, même Morganiste, peut-il bien quitter un "8 mai", la douceur angevine, "*bardé de cuir, de moumoute et de cache-nez*" (page 2), pour se diriger vers Maastricht? Maastricht n'est pourtant pas sur le cercle polaire! C'est foutrement tocard!. Que pouvez-vous bien répondre à ça? Surtout, qu'un peu plus loin (page 20), une "Recette Franco-Belge" précisait: "*...sous une pluie battante ... bien sûr, nous étions découverts*"

- Pourquoi décapoter sous une pluie battante?

Francine a essayé d'expliquer que décapoter n'était pas exactement une obligation au du Club. Même, qu'un jour de brouillard piquant, on avait pris la Volvo pour éviter un coup de froid à notre chienne ... C'était difficile d'argumenter et il a haussé les épaules tout en feuilletant le News. Page 24, "Baptême de Morgan à Jersey":

- Le chien, oui ... mais les enfants? Apparemment ils ne souffrent pas de ces "*trombes d'eau qui s'engouffrent dans une Morgan*"? Cela fait même "*rigoler*" les parents! Etonnant!

On se sentait à court de logique. Il possède une Espace Renault . Allez donc lui faire admettre que "*après 500 km en monospace les enfants sont dans un état de fraîcheur qui contraste avec le délabrement des parents*"! (page 26).

Heureusement, le Chivas commençait à agir et son ironie semblait moins mordante.

- "*Avec la Morgan, égalité. Tout le monde est H.S.*". C'est de la démocratie élémentaire! Il est resté un moment silencieux. On a espéré qu'il allait s'endormir dans le sofa comme cela lui arrive souvent après une rude journée. Nous-mêmes, un peu saoulés par le froid subi au retour alors que le soleil s'enfonçait dans la forêt de Chantilly, nous sentions une douce torpeur nous envahir.

- "*Les deux marmots trempés, crottés et frigorifiés*" ... C'est à la page 26!

Nous manquions totalement d'imagination. Francine a essayé de temporiser, de montrer que les choses pouvaient être beaucoup moins dures qu'il ne paraissait, que, parfois, une "voiture ordinaire" suivait le convoi, se glissait dans la meute. Ainsi, dans le "Brionnais" (page 30),

cette petite "Mini". Bien sûr, c'était accidentel, une défaillance de la Morgan des Boudringhin. Mais la petite Caroline "légèrement fatiguée", avait pu s'y réfugier au chaud, tandis que ses parents fondaient à 120 à l'heure dans une auto "décapotée, of course!"

Francine croyait avoir été convaincante. Je crois bien qu'il ne l'avait écoutée que par politesse.

- "Le Morgan Club de France, lut-il page 1, ne doit pas devenir le Club Med". Hé ben! Qu'est-ce qui vous attend, mes pauvres!!!

On ne lui a pas dit que Michel Braun venait d'acheter un 3 roues des temps préhistoriques. Déjà qu'il a tendance à nous considérer comme des diplodocus!

Puis il a lu "Histoire vraie" (page 17). Il y a une flopée de pages et de lignes bien serrées. Dans ce silence prolongé, Francine a failli s'endormir. Serge hochait la tête et parfois grommelait: "Cela me fait penser à Françoise Dolto. Il cita: "les petits troubles d'un enfant peuvent être signifiants des problèmes d'un adulte". Cela me rappela un Mog à Weston Park. J'avais failli me casser la figure en poussant l'irascible 3 roues de la famille Frot. Frédéric et Christophe n'étaient-ils pas marqués par l'attitude de ce grand-père qui préférerait faire compliqué? C'est "l'effet structurant", dont parle Dolto.

Je dois avouer que j'en avais eu l'intuition et que j'ai cherché à comprendre mes "comportement irrationnels", dans le chapitre "Une Morgan et ses petits plaisirs", de mon dernier livre (\*).

Qu'en pensent les adeptes du Morgan Club de France? Ils devraient nous en parler dans le News. Serge dit qu'il serait préférable de ne pas attendre les grands froids!.

Jacques Archambault

(\*). "Les Petites Passions". Editions du Valhermeil. En librairie.

## A VENDRE

### Matériel et accessoires MORGAN

Une paire de sidescreens coulmeur stone  
une paire d'aeroscreens  
un volant en bois 3 branches Moto Lita + moyeu + plaque Morgan  
un radiateur d'huile +8  
un badge bnar + 3 badges  
une paire de garnitures de freins arrières  
différentes petites pièces chromées  
durits, courroies, filtre essence  
antenne radio - essuie-glaces  
rétroviseurs  
maître cylindre 4/4  
support caoutchouc pot d'échappement

Lot complet 5.000 FF

Contacteur: Jean François Gaichet

Tél./Fax: 04 94 78 08 48



**BUREAU DU CLUB**

**Présidents d'honneur:** Ch. Kachelmann - J. Ch. Frot - J. Frot-Renaud.

**Président:** M. Braun.

**Membres:** B. Chevalier, J. Coric, J. F. Frot, G. Goffin,  
les Présidents d'honneur et les Délégués régionaux.

**DELEGUES REGIONAUX:**

**- Paris Ile de France -**

Françoise FICHET  
70, rue de la Procession  
78400 CHATOU

Alain HERMAN  
28, rue Geneviève Couturier  
92500 RUEIL-MALMAISON

**- Pays de Loire -**

Douglas HALLAWELL  
35, rue des Artistes  
75014 PARIS

**- Normandie -**

Alain MACE  
Cauvigny  
14270 MAGNY LA CAMPAGNE

**- Berry Limousin -**

Marc LASKAR  
14, rue Amédée Bollée  
87000 LIMOGES

**- Sud Est -**

Maurice LOUCHE  
Quartier Jonquerolles  
Campagne Cambronne  
13980 ALLEINS

**- Sud Ouest -**

Maurice CHARPENTIER  
Chemin du Carrat  
Moulinsart.  
64290 GAN

**- Rhône Alpes -**

Jean-Jacques BRUN  
52, rue de Charolles  
71300 MONTCEAU les MINES

**- Champagne Ardennes -**

Bertrand MOUTARD MARTIN  
1 rue Victor Hugo  
08700 NOUZONVILLE

# COTISATIONS 1999

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**  
**6, rue de Bellevue - 78560 LE PORT-MARLY**

La cotisation de base annuelle est fixée à : ..... 350 F

Bulletin à photocopier et à retourner avec votre chèque.

MORGAN CLUB DE FRANCE



## BULLETIN D'ADHESION 1999

Je soussigné,

Nom ..... Prénom .....

Adresse .....

Profession .....

Tél. : 1) domicile ..... 2) bureau .....

désire adhérer au MORGAN CLUB DE FRANCE, la description de mon véhicule est la suivante : modèle .....

Nombre de places .....

année .....

Numéro d'immatriculation .....

couleur .....

Numéro de châssis .....

Fait à ..... le .....

Signature