

morgan club
france



Septembre 1999

news n°78

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

LA BOUTIQUE

	BON DE COMMANDE	Prix unit. FF	Qté	TOTAL
1	Echarpe soie écru	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		
		TOTAL		FF
		Frais de port		40 FF
		TOTAL		FF

Tailles: M XL XXL
Chèque à l'ordre de:
Morgan Club de France

Nom.....	Prénom.....
Adresse.....	
.....	
Ville.....	Code postal
Pays.....	Signature
Date	Banque
Chèque	

Editorial

Gérard Bionne nous a quitté à la fin de ce mois d'Août à la suite d'une longue maladie, comme on dit. Il était des plus actifs de notre club. C'est probablement sa passion pour l'automobile qui l'incitait à être si présent, mais c'est aussi et surtout l'amitié qu'il savait entretenir avec chacun d'entre nous.

Personnellement, des liens qui nous unissaient et des dizaines de milliers de kilomètres que nous avons pu faire ensemble, je garderai de Gérard l'image d'un homme fidèle et toujours égal à lui même, d'un homme de conseil et de bon sens, d'un homme un peu râleur, mais d'une râlerie toujours empreinte d'humour. Je me souviens la fois où lors d'une édition de la Ronde Dauphinoise, piqué au jeu avec son co-équipier, ils avaient tant rôlé après l'organisation, mais avec tant d'humour et de gentillesse, que les organisateurs leur avaient finalement décerné le prix "citron" pour leur comportement.

Depuis plusieurs années nous avons l'habitude d'assister au MOG anglais et au début Gérard ne parlait pas un traite môût d'anglais. Mais je me souviens que lors de notre dernière virée il était heureux de nous montrer qu'il était maintenant capable de commander tout seul sa "pint of lager".

Gérard n'est plus là mais il nous a laissé une partie de lui-même. En effet, quand on parlait de Bionne au Club on en parlait en général au pluriel et beaucoup d'entre nous ont toujours été touchés par la connivence et l'entente qui pouvait exister entre Gérard et son fils Xavier.

Xavier en l'espace de 10 ans nous t'avons vu grandir et t'affirmer, tu es maintenant un adulte et tu n'a plus besoin d'être chaperonné mais sâches que tu pourras trouver auprès de chacun d'entre nous l'affection paternelle qui pourrait maintenant te manquer.

Adieu Gégé, tu nous quittes mais je sais que là où tu es maintenant tu as retrouvé des personnes de connaissance que nous apprécions et avec qui tu pourras continuer à partager ta passion.

Au nom de tous les membres du Club, je vous présente Françoise, Xavier et Caroline mes plus sincères condoléances.

Michel Braun

En couverture: un bijou !!! place Vendôme.

- JUBILE MCF 1998 -

PARIS-COLLIOURE EN CINQ JOURS.

de notre envoyé spécial aux 25 ans du Club: Paul Cartou

Bel exploit, direz-vous. Oui, mais...

D'abord, pas vraiment en ligne droite. Par l'autoroute il y a environ 900 kilomètres. Par l'itinéraire sinueux concocté par les organisateurs, il y avait pas loin de 2000 kilomètres. Si l'on compte, en plus de l'itinéraire officiel, les nombreux détours faits par ceux qui se sont égarés, ceux qui ont du chercher désespérément des pompes à essence dans la France des départementales, et les détours faits par l'ensemble de nos voitures dans le sens vertical (Axe z, pour les matheux) sur les abominables creux et bosses des petites routes que nous avons empruntées, nous ne sommes pas loin des 2500 kilomètres. Et puis cinq jours, entre les nombreuses haltes gastronomiques, les buvettes, les terrasses de café, les dégustations de produits régionaux, les arrêts-pipi, les arrêts-bricolage, les queues de Morgan aux rares pompes à essence, sans compter une pause-adrénaline sur le circuit du Mas du Clos, cela laissait finalement peu de temps pour les parcours de liaison, effectués sur des routes superbes, mais peu propices à des moyennes élevées, surtout en (ou sauf en, ça dépend qui tient le cerceau) Morgan.



Au départ, installation de la panplie: n° de "course", plaques de rallye.



Malgré les temps imparti, l'on s'octroie des pauses café, apéro, selon l'heure.

J-1: PARIS - SULLY / LOIRE - VICHY.

Départ groupé le 4 Juillet face à l'École militaire. Avantage: Les sempiternelles questions des badauds (Elle est de quelle année? C'est quoi comme moteur? Ça monte à combien?) ont pris à cette occasion un tour plus coloré que d'habitude, car proférées dans de nombreuses langues étrangères, dont celle de Toshiro Mifune, la plus répandue. Inconvénient: De nombreux touristes japonais ayant à cette occasion découvert cette voiture, les délais de livraisons devraient bientôt encore s'allonger, suite à une recrudescence des commandes au pays du soleil levant.

42 Morgans et une Caterham flambant neuve ont ainsi pris le départ, direction Sully-sur-Loire, via l'autoroute, la N20 et les petites routes. Après un déjeuner sympathique, direction Vichy, où Bernard Chevallier et Madame passent nous rendre une visite d'amitié et de voisinage (Annecy-Vichy, c'est la porte à côté, comme chacun sait) et font au passage admirer leur splendide Lotus Elise jaune (Moi j'avais surtout entr'aperçu l'arrière, sur la route, et vraiment pas longtemps...). Après un dîner à la rotonde, arrosé d'eau de... Badoit (mais aussi de Saint-Pourcain, rassurez-vous), tous au dodo, car le lendemain est une rude journée, qui commence par un réveil aux aurores (Après tout nous ne sommes pas en vacances).

J-2: VICHY - Château du MAZEAU - RODEZ.

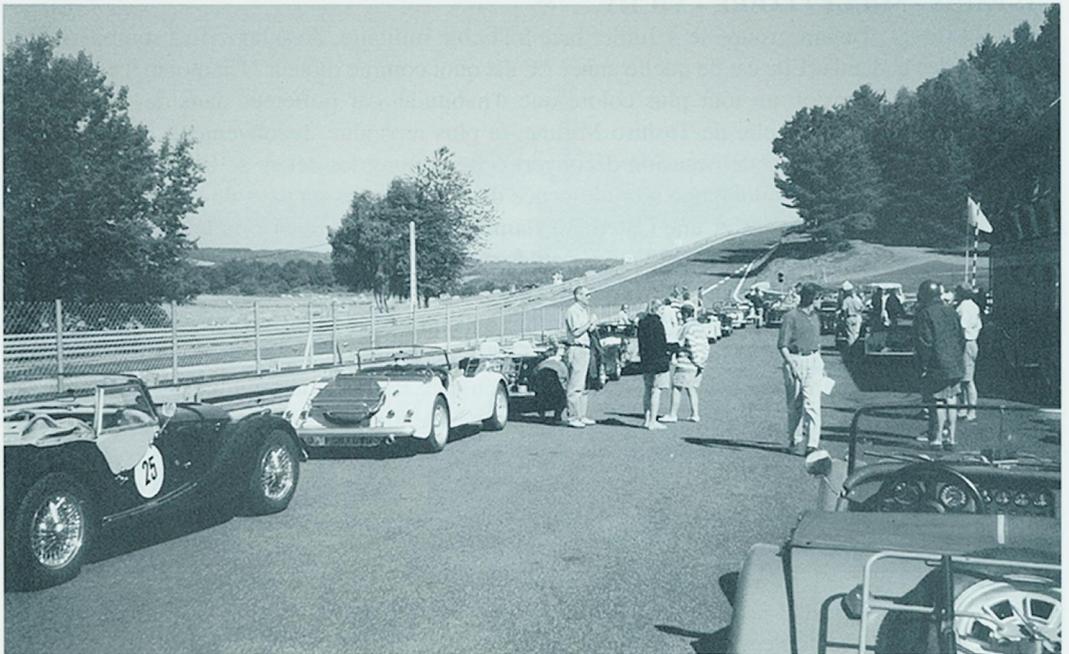
Rude en général car la distance et le profil de la route à travers les monts d'Auvergne en feront la première étape vraiment "physique", mais aussi parce que nous devons nous arrêter au circuit du Mas du Clos pour y faire quelques tours. Rude en particulier pour Annie et moi, car je dois absolument faire ressouder mon pot d'échappement qui a quelques velléités d'indépendance, et qu'en plus, Annie a décidé de conduire pour la première fois la Morgan, et de

s'adonner à la lecture du road-book lorsqu'elle ne conduirait pas. En effet, la veille encore, Annie refusait de lire le moindre document en voiture, car cela la rendait malade, mais comme nous nous étions beaucoup égarés en essayant de suivre ceux qui- croyait-on- savaient lire leurs cartes, elle décida courageusement le soir même de prendre en main la navigation de notre équipe.

Le résultat? Non seulement Annie fut une merveilleuse navigatrice durant le reste du rallye, non seulement elle devint rapidement une conductrice passionnée de Morgan (Même avec le volant à droite), doublant magistralement un 38 tonnes sur une petite route sinueuse et bosselée, mais, après quelques tours en passagère sur le circuit du Mas du Clos, elle décida de faire quelques tours en conductrice, puis en véritable pilote, après que je lui aie expliqué quelques subtilités concernant les vibreurs, les trajectoires à la corde, et la manière de se ranger sur le côté lorsque se profile dans le rétroviseur le +8 piloté par madame Mahul! Un peu de la même manière que lorsqu'on voyait ce même +8 grossir dans le rétroviseur sur la route, alors que monsieur Mahul était au volant...

C'est un véritable bonheur pour un passionné de Morgan de pouvoir partager sa passion avec l'être aimé, même si, à la fin du rallye, mon épouse commençait à évoquer la possibilité de l'acquisition d'une autre Morgan: la sienne (Dis, tu me le prêteras ton +8, chérie?).

Pour ceux qui seraient intéressés, le circuit du Mas du clos est réellement un des plus jolis et amusants que je connaisse, avec des virages nombreux et techniques, quelques endroits où l'on peut prendre de la vitesse (et permettre aux +8 de revenir sur les 4/4 qui les avaient distancés dans les virages. Bisque!), et deux beaux virages rapides en dévers où l'on peut jouer à se faire peur. Le tout dans un cadre de petites montagnes absolument superbes. Seul inconvénient, la dernière fois que je m'étais aventuré sur un circuit avec une 4/4 à moteur CVH, j'avais du refaire la culasse après. Les soupapes n'aiment être (mollement) commandées par des poussoirs hydrauliques qu'à des régimes placides, et sur un tel circuit, on a plutôt envie d'aller chercher une zone rouge



Sur le Mas du Clos, une splendeur.



d'ailleurs virtuelle sur les Morgan... J'ai donc préféré me restreindre, et ne faire que quatre ou cinq tours, alors que j'y aurais bien passé la journée. A quand une Morgan équipée d'un moteur capable de tenir le coup sur un circuit? Cela ne manque pourtant pas de moteurs légers et aimant prendre des tours chez Renault, Alfa, Honda ou ailleurs...

De toutes façons nous étions attendus pour déjeuner au Château du Mazeau, superbe petit édifice en bordure du plateau de Millevaches, qui abrite un très beau petit musée automobile, et où nous avons pu déguster des spécialités régionales excellentes et... reconstituantes.

Départ l'après-midi pour Rodez à travers les monts du Cantal, avec un parcours culminant au Puy-Mary, derrière un autocar qui a du manoeuvrer plusieurs fois pour croiser les voitures qui venaient en face, sur une route à voie unique avec de petites zones aménagées tous les 300 mètres pour permettre aux véhicules de se croiser. Hors saison, ça doit probablement fonctionner, mais lorsque deux files assez importantes de véhicules (Dont un gros autocar régional) doivent profiter d'un tout petit dégagement sur le bas-côté pour se croiser, cela donne lieu à quelques manoeuvres passablement énervées, lorsqu'une file complète de voitures doit reculer jusqu'au précédent espace de dégagement, face à la détermination d'un vieux Berliet du pays, et à qui on ne la fait pas... Cela dit, Il n'y a rien de tel pour ouvrir la route. Par contre ce n'est pas idéal pour celui qui veut profiter de ce qu'il roule en Morgan pour humer les subtiles fragrances de la végétation montagnarde en pleine éclosion (M'en fous, j'ai le rhume des foins).

L'arrivée à Rodez fut l'occasion des premières interventions techniques, notamment sur des câbles d'embrayage qui avaient lâché dans la montagne, Cupillard et Malaval, entre autres. D'après les victimes, rouler 200 kilomètres sans câble d'embrayage est particulièrement pénible, particulièrement derrière un autocar qui s'arrête tout le temps, surtout en montagne... et en montée. Grâce à l'efficacité de l'organisation de Rallystory et à la légendaire solidarité des morgannistes (ils ont tous un câble d'embrayage de secours, le problème étant de trouver celui qui a le

bon, et même parfois on a soi-même la pièce, mais pas la bonne), tout le monde a pu repartir le lendemain.

J-3: RODEZ - MONTCUQ - PAU.

Troisième jour: Rodez-Pau. Joli parcours à travers le sud-ouest avec une étape non prévue - mais apparemment consensuelle - à Saint-Cirq-Lapopie, vieux village perché sur un piton dans un méandre du Lot. Superbe, notamment les spécialités régionales. Le problème c'est que les spécialités régionales sont différentes d'une région à l'autre (Merci Monsieur de la Palice), qu'en Morgan on a tendance à visiter davantage de régions différentes qu'avec un monospace (Avec lequel on a tendance à en visiter qu'une seule: l'autoroute), mais que l'espace dévolu au stockage des nombreuses spécialités que l'on serait tenté de collectionner (Foie gras du Lot, foie gras de l'Aveyron,



Dans la vallée du Lot. Nous avons déjà fait la moitié du chemin.

foie gras du Gers, foie gras des Pyrénées, etc....) est, lui, plus limité que dans un monospace. Cela oblige à être sélectif et à ne retenir que le meilleur, la Morgan est décidément une voiture élitiste!

Déjeuner à Montcuq, qui m'a fait prendre conscience à quel point nous étions tous devenus raisonnables, étant donné le peu de plaisanteries douteuses que cela a occasionné (Ce n'est pas tout à

fait exact, Jackie nous ayant raconté quelques souvenirs amusants à ce sujet, la veille à Vichy). Je suis même persuadé que personne, parmi les morgannistes français, n'a essayé de traduire à nos amis anglais tout le sel et la subtilité sémantique de notre halte gastronomique. Dommage... Enfin, on s'est rattrapé le soir, au dîner à Pau, où notre table avait décidé de faire assaut de plaisanteries légères mais épaisses, afin que nos rires cristallins et distingués contrebalancent les rugissements

bestiaux des autres tables qui avaient décidé de regarder le match de demi-finale de la coupe du monde (Je ne sais déjà plus lequel). Message personnel à l'attention de Mourgère: si tu ne te souviens pas de la blague des deux légionnaires et de l'Ecossais, n'hésite pas à me téléphoner, de plus ta blague du Pape qui se présente devant St-Pierre a eu beaucoup de succès au bureau, et enfin, on m'en a raconté une nouvelle, que je tiens à ta disposition (A ne pas mettre entre toutes les oreilles).

A SUIVRE....

TECHNIQUE

PLOMB, CATALYSEUR, ESSENCE ET AUTRES VERDEURS.

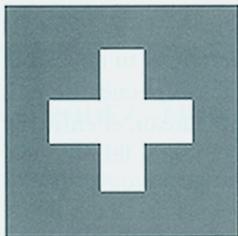
Affirmation entendue à l'A.G. : je n'ai pas de pot catalytique, donc je ne peux pas utiliser d'essence sans plomb. Faux, les deux choses n'ont rien à voir, techniquement, même si ces deux mesures relèvent d'un soucis légitimeou financier pour ceux qui les ont fait voter.

L'essence sans plomb, comme le dirait Mr de Lapalisse, évite le rejet de plomb dans l'atmosphère qui est toxique pour les globules rouges. Passons!!!

Le rôle du plomb dans l'essence est de lubrifier les sièges de soupapes, permettant ainsi un usinage moins précis donc moins cher. L'arrivée de l'essence sans plomb a donc obligé les constructeurs à revoir les usinages et les métaux utilisés pour les dit sièges et soupapes. Sauf erreur de ma part cette modification est intervenue progressivement pour être obligatoire sur tous les véhicules à partir de 1988. Pour savoir si vous pouvez utiliser de l'essence sans plomb, interrogez le concessionnaire Ford ou Rover de votre région. Sachez toutefois que Morgan commande 200 moteurs environs par an de chaque marque soit à peu près une journée de production de son fournisseur. Prenez donc une marge d'un an pour être sur de votre coup.

Le pot catalytique introduit plus tard n'a pour rôle que de diminuer l'émission des gaz toxiques comme le monoxyde d'azote et le dioxyde de carbone. Aussi si l'un, le plomb, ne va pas sans l'autre, la catalyse, l'on peut rouler sans plomb et sans catalyseur.

Jean-Christophe FROT



- Une journée à MORGES -

10 octobre 1998

Obéissant au conseil de J.J. BRUN, aller au British Car Meeting de MORGES et, presque voisins de la Suisse, nous décidons de monter une sortie Morgan chez nos helvètes. Départ vers 6 h du matin; le rassemblement des participants est vite réglé: nous sommes seuls!

Le temps menaçant il fait nuit, froid, nuageux: idéal pour décapoter. Quel plaisir de traverser Lyon désert, la +8 avale la route, sans problèmes, passe Nantua et sa fameuse sauce (pluies, brouillard, 38 tonnes à la queue-leu-leu).

Qui penserait, à cet instant que nous déjeunerions sous le soleil, en terrasse face au lac, position idoine pour repérer les belles anglaises qui nous feraient presque oublier le filet d'omble chevalier aux giroldes et sa carafe de "fendant".

Après un passage douanier sans problèmes (c'est chouette les frontières, dire qu'on va nous les supprimer), après Genève et, toujours, un petit coup d'oeil ému sur l'hôtel Cornavin (oui, là où Tintin est descendu dans "l'Affaire Tournesol"), nous apercevons une vieille Rover vert pistache et un roadster Daimler: pas de doute, c'est aujourd'hui et c'est la bonne route.

L'avenir appartenant à ceux qui se lèvent tôt, nous sommes dans les premiers arrivants et avons donc le plaisir de voir tout déferler: toutes les Jaguar imaginables, une invasion de MG, toutes les Triumph, des paquets d'Austin-Healey, une armada de Lotus etc. etc.

Mais le vrai plaisir est de s'attarder sur les raretés, parmi ces centaines de machines. Ici une Alvis impressionnante, prête à bondir, là une Bristol comme neuve et là un équipage effrayant, dans un vacarme d'enfer avec leur Bentley de course année 20, féroce et couverte de boue, et encore cette Ronard avec son air de "Jamais Contente". Et puis les rencontres comme cette dame dont on pousse la Bentley (c'est lourd!). Fier d'étaler mon expérience dans la mécanique automobile, je lui suggère le cas de batterie à plat, mais pour elle, c'est simplement, l'émotion!

Comme ce Suisse qui vient de racheter sans s'en douter, la Lotus de sa jeunesse, vendue à l'époque "because mariage" (repeinte entre-temps dans une autre couleur) les numéros moteur et châssis étaient la preuve des retrouvailles.

Et les Morgan dans tout ça?

Une douzaine venues pour l'essentiel en voisins: savoyards, milanais, deux liguriens avec nous mêmes, mais aussi des belges.

A 16 heures, les troupes commencent à rompre les rangs et il est temps pour nous de réveiller la +8.

Nous récupérons nos cadeaux de participants, à savoir: un superbe double mètre de poche avec niveau à bulle incorporé, deux chiffons genre lotus (le papier, pas l'auto) imprégnés de produit démoustiquant, un pense-bête plastifié (on écrit dessus avec un feutre spécial non fourni, on efface avec du dissolvant non fourni, les 4 punaises ne sont pas fournies).

La +8 se glisse derrière un petit groupe genevois de coupé Jaguar et seul un freinage brutal à un feu orange nous tire de notre torpeur: c'est beau une XK 120 qui dérape (mais la +8 reste bien droite), on échappe de justesse à une réplique d'une compression, dans le goût de César!

Sacrée journée qui nous laisse sans courage pour faire un saut à Lausanne toute proche, jeter un oeil sur l'exposition des peintres futuristes italiens: dommage car leur pape Marinetti n'a t-il pas déclaré en 1909 (coïncidence troublante, c'est aussi l'année de naissance de notre firme fétiche) "Une automobile de course, avec son coffre orné de gros tuyaux, tels des serpents à l'haleine explosive, une automobile rugissante qui a l'air de courir sur de la mitraille, est plus belle que la Victoire de Samothrace".

A méditer

Bernard et Gisèle LIVET

Petits Trucs et Bonnes Adresses

Un peu de Pub: Ceux qui ont un moteur Triumph, vous pouvez vous procurer toutes les pièces chez **Motor-Dream**, avec un envoi sous 48 H et 10% de Remise Club .
Parc d'activité "Le Vivier" 78 860 St Nom la Bretèche Tel.: 01 30 80 20 30
Fax: 01 30 80 21 50 Catalogue Triumph 1953 à 1967 .

HOLDEN. Fax: 00 44 1885 488 889
Vous envoie son catalogue, pour 4.5£, sur tout le matériel Lucas, rétroviseur, panier pique-nique, feux divers etc. ... il est très complet.

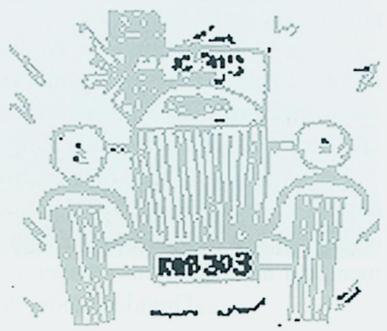
BYGONE ERA. Fax 00 44 181 462 07 08
Vous envoie son catalogue: Gants, blousons, casques etc. ... Allez-y le Boss est sympa.
C'est lui qui m'a vendu KAB 303.

Petits trucs: Pour ceux qui polish leur engins, n'utilisez pas de polish avec du Téflon ou Silicone, au cas où vous voudriez la faire repeindre d'un voile, le peintre sera obligé de décaper.
Polisher pas trop souvent, ça use la peinture et c'est fatiguant. Moi c'est Annie qui le fait avec des vieilles chaussettes des gosses. Utilisez une bonne vieille recette de la Grand-Mère de Gérard BIONNE, un petit coup de FEE DU LOGIS.

Vous avez un pare-brise rabattable? la mollette de serrage se desserre constamment?

Remède: découper une rondelle de cuir épais (style ancien ceinturon de l'armée gardé en souvenir et qui est trop petit ou qui a rétrécie après toutes ces années) et introduisez la partie filetée puis remettre et serrer la mollette.

KAB 303 alias J C



TOUT EST RELATIF....

La course de côte du **KLAUZEN** en SUISSE, dans le canton de GLARUS (non loin de ZURICH) était de 1922 à 1934 aussi réputée que celle du Mt VENTOUX en FRANCE. Elle lui ressemblait beaucoup par la longueur: 21 Km 500, par le profil et par le pourcentage qui permet d'atteindre la même altitude de 1952 mètres.

CARACCIOLA - CHIRON - CAMPARI - VON STUCK - MOREL - DIVO - STRAIGHT - NUVOLARI - REY etc. ont inscrit leur nom au palmarès de cette épreuve qui part de LINTHAL, petit village, lui même à 663 mètres.

En 1993 se déroula la rétrospective de cette fameuse course à laquelle 400 voitures ou motos s'inscrivirent, ce fut le 1er **KLAUSENRENNEN MEMORIAL**; cinq années plus tard les organisateurs purent rééditer cette manifestation en conformité avec les très sévères lois Suisse sur les courses d'autos, et avec les lois internationales sur le sport automobile, annexes comprises, de la F.I.A.

Il y avait 4 catégories:

- La catégorie A avec moyenne imposée de 83,9 Km H (moyenne de CARACCIOLA sur MERCEDES en 1934) tous temps supérieurs ou inférieurs entraînant une pénalité, et donc un classement; une licence nationale ou internationale était exigée.
- La catégorie B avec moyenne imposée de 49,9 Km/h avec les mêmes règles mais avec licence non obligatoire.
- La catégorie C avec moyenne imposée de 77 Km/h (correspondant à celle du dernier record en moto sur une N.S.U) même règles et licence imposée. Réservée aux motos, side-car et trois roues.
- La catégorie D moyenne imposée 49,9 Km/h également pour motos side-car et trois roues, avec licence à la journée.

Ayant assisté à l'édition 1993, où nous nous étions rendus en moto et sous la pluie, nous avons fort envie de participer à l'édition 1998, qu'on prévoyait très fermée (ils ont refusé un paquet de BUGATTI paraît-il) nous avons expédié au début de l'année notre inscription avec le MORGAN 3 roues (soupapes latérales) qui fut acceptée en Mai et pour laquelle nous reçurent en Septembre toutes les instructions.

L'équipage était composé de BURNAT et de J. C FROT, un autre fêlé des trois roues.

La réunion SUD-PARIS eut lieu à SATOLAS près de LYON le Mercredi 23 Septembre, avant de passer la nuit dans un petit hameau près de la Tour du Pin, pour être prêts à partir le Jeudi matin pour le Sud de ZURICH.

Le passage en douane ne donna lieu à aucune difficulté, le 3 roues étant immatriculé et l'attelage muni, comme l'auto de la vignette autoroutière suisse, autoroute sur lesquelles il est impératif de respecter la vitesse de 80 km/h lorsqu'on tracte une remorque, car le tarif des amendes, au cours actuel du change, incite au plus grand respect.

Nous sommes arrivés à LINTHAL à 16 H après 8 H de route, sans encombres dans la traversée de ZURICH et nous avons été immédiatement pris en charge par un commissaire de parc bi lingue qui nous a assigné l'emplacement de la voiture et celui, distinct, de notre campement, car nous désirions camper.

Grand fut alors notre soulagement de voir que cette possibilité nous était offerte

sur place, en effet, en Suisse il est interdit de camper en dehors des campings reconnus, et encore moins sur les aires de parking; or, le premier camping repéré se trouvait à plus de 30 km de LINTHAL, ce qui nous aurait astreints à des déplacements répétés.

Nous avons donc monté notre tente IGLOO au fond et en haut d'une prairie attenante au parc à voitures et après avoir déchargé le MORGAN nous avons décidé, le temps étant beau, de monter une première fois au sommet afin de tester les capacités de notre monture.

Je me souvenais dans l'ensemble du profil de la côte, pour être monté en 1993, d'abord en moto jusqu'au sommet, puis presque jusqu'à l'arrivée, en passager de la 6 cylindres AMILCAR de l'ami LOUCHE, lors des essais précédents la course.

Le pourcentage est assez rude, un peu moins que le VENTOUX, mais souvent à 8,5%, parsemé de tunnels et de virages encore revêtus de pavés; la première partie, toute en courbes sévères, et des faux plats trompeurs, amène sur une sorte de plateau, où il est possible de faire respirer le moteur et de passer en seconde, mais alors là, il faut s'en occuper car le revêtement est très mauvais et la voiture saute comme un bouchon sur la mer déchaînée...

Ensuite on attaque à nouveau une série impressionnante de virages qui mènent au sommet du col.

Notre montée fut troublée par un camion de l'organisation qui transportait des barrières et qui fut obligé de stopper pour laisser croiser une voiture, la relance derrière fit apparaître une faiblesse du réglage de l'embrayage et J. Christophe fut dans l'obligation d'aider au redémarrage afin que le sommet puisse être atteint.

La descente s'effectua sans problème, en appréciant l'efficacité des freins avant montés cet hiver sur ce châssis qui en était, à l'origine, dépourvu.



Emotion, il y a plus de 60 ans, le père de Guy était là, avec le même "piège".



Sur la place de Glarus. Au fond la Bugatti EB 110.

Revenu dans nos quartiers, le restaurant s'imposait et la fatigue aidant, l'extinction des feux ne tarda pas. La nuit ne fut pas froide, notre installation était correcte, sinon douillette, seules les cloches des deux églises du village et le train de 5H30 dont la voie passait à 2m de notre tente, posèrent quelques problèmes à notre profond sommeil.

Le Vendredi matin, nous devons rejoindre **GLARUS**, à 19 Km , Chef lieu du Canton , pour satisfaire aux formalités administratives et techniques; mais avant de partir, il était indispensable de donner quelques tours de clés a l'embrayage à cône pour qu'il retrouve une efficacité plus certaine.

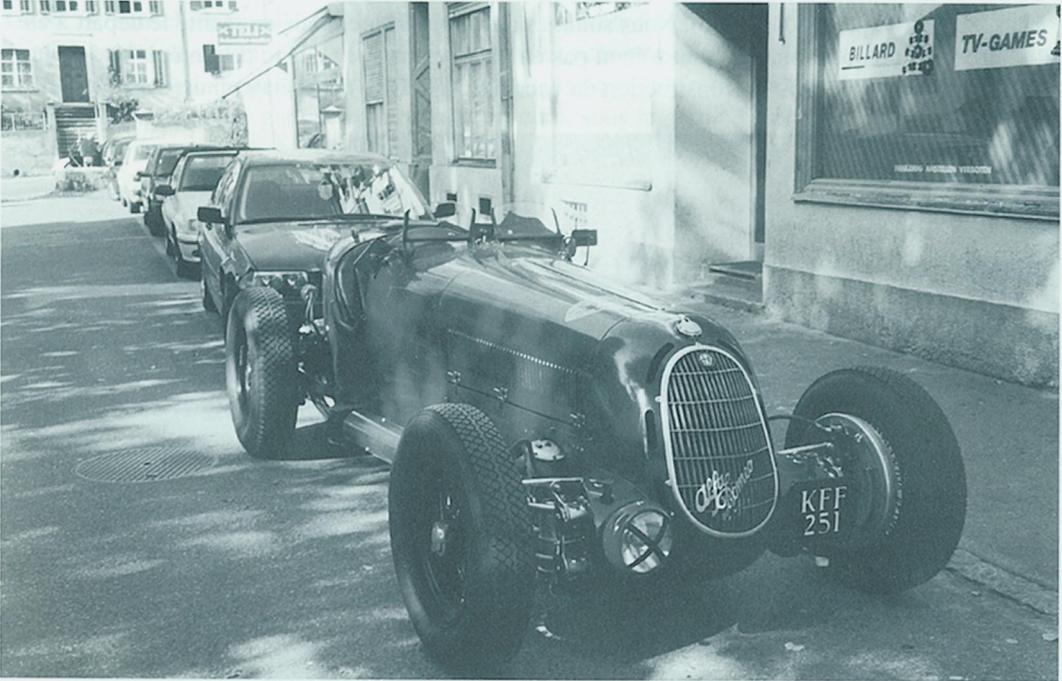
La descente vers GLARUS, sous le soleil, au milieu de cette netteté suisse, de ces fleurs, des fontaines, et des vaches aux cloches énormes, fut très agréable.

Prévoyant que ce serait la cohue, nous sommes arrivés presque dans le premiers au bureau de l'organisation où était délivrées les plaques et les dernières instructions, puis nous sommes allés sur la place principale, guidés par des militaires de la circulation routière, dont certain auraient pu nous sembler très âgés, si nous ne connaissions pas le système militaire suisse qui fait obligation à tous les citoyens de faire une période chaque année et non un service militaire continu, comme il en existe (ou existait) chez nous.

Nous présentons le 3 roues dans la tente réservée aux motos et side-car, les commissaires vérifient l'absence de jeu aux train avant, ils font preuve d'une débordante activité, omettant (heureusement) de vérifier le jeu, impossible à faire disparaître, des pignons du boîtier de démultiplication (FORD T) monté sur la colonne de direction; ils examinent les casques (intégral obligatoire pour nous) habilement réparés avec du Skaï, provenant d'un vieux siège de bureau et munis d'étiquette N.F, collées après avoir été prélevées dans d'autres casques qui en étaient munis... Les commissaires voulurent bien ne pas tenir compte à notre égard, de l'absence de combinaison

en cuir, et nous délivrèrent le visa qui nous autorisait à rejoindre le parc attendant qui commençait déjà à se remplir de voitures magnifiques, rares, ou quelque fois inconnues.

Mais nous sommes sans complexes, même au milieu d'une armada d'**ALFA 6C**, de **BUGATTI** tous types, y compris celle qui est à nos yeux, la plus belle: une vraie **BRESCIA** avec ses deux magnétos, un gros cycle car à pneus à talons 710x90), de **MERCEDES SSK** aux échappements chromés apparents, d'**M.G** tous types avec ou sans compresseur, de **BENTLEY** neuves ou d'origine (rare), de la **DELAGE HISPANO**, d'un monstre américain à chaînes avec un 8 cylindres **LIBERTY** emprunté à un avion de 1916, de **MORGAN** 4x4 ou trois roues moteurs JAP gonflés à mort.



L'une des nombreuses Alfa du plateau. No comment!!!. C'est beau et ça marche.

C'est alors que nous rencontrons l'Ami **POTERAT** venu faire de la propagande pour son **VINTAGE MONTHLERY 1999**, et également le responsable de **Cambouis sur Canal Jimmy**, **Ch PUNDS** qui nous barde d'un micro et nous interroge sur ces drôles d'autos à trois roues.

Toute la journée c'est la ballade dans le paddock ou dans les rues voisines, la ville toute entière vit à l'heure de la **KLAUSENRENNEN**, le soleil brille, on rencontre quelques (rares) copains, il n'y a que 14 français d'inscrits, mais **J. Christophe** a repéré des british et fait d'autres connaissances, quelle chance, il parle aussi allemand, j'ai mon interprète personnel, le luxe!!!

En fin après midi, nous remontons à **LINTHAL** pour constater, après avoir rangé le 3 roues à son emplacement désigné, qu'un énorme Mercedes six roues, genre **PARIS-DAKAR** s'est installé devant notre tente, bouchant soigneusement tout passage avec un barnum genre cirque, et que pour corser le tout, un **Combi WV** soigneusement fermé à clé nous empêche de nous échapper avec le 4x4 même en tous terrains; or nous avons rendez vous à **WEISSEN**, ce soir pour sou-

per avec des amis.

Après force palabres, après avoir ripé, en poids, le WV, ôtés les bancs et tables installés sous le barnum, avec quelques manoeuvres, nous arrivons à passer par dessous, en dépit de la hauteur du 4x4 affublé d'une galerie, pour aller nous positionner plus bas, en un lieu où nous savons que personne ne viendra nous boucher la sortie.

Nous arrivons au bord du lac de WEISSEN, trouvons le restaurant et soupçons avec le Président des TRAPADELLES, lui aussi engagé sur un trois roues DARMONT culbuté. Fait rare, en Suisse, le service est très lent et nous renoncerons à y retourner le lendemain.

Rentré au camp, la nuit fut courte, car nous devons nous présenter sur la ligne de départ de la première séance d'essai du Samedi matin, presque à l'heure des exécutions capitales, 8h30' 15" (précision locale). Nous sommes arrivés à l'heure, mais en réalité le départ a été retardé de quelques minutes, tout n'étant pas en place; nous avons donc patienté, à côté de la **BUGATTI ROYALE** (reconstruction du cabriolet **ESDERS**) et il était amusant de voir si



Derniers instants de concentration. Au fond la "vraie - fausse" ESDERS.

proche l'une de l'autre, la voiture la plus chère du monde et celle que son constructeur qualifiait à la même époque "d'offre la plus économique du marché".

Le départ nous fut donné en deuxième position, nous avions le N° 2, derrière un MATCHLESS plus beau que neuf, et devant un F3 (cocktail d'avant d'origine mâtiné d'arrière de super sport!!) derrière venait les autres furieux, sur trois roues et quelques side-car qui, tous bien entendu nous dépassèrent avant que nous n'arrivions au sommet, sans encombre, grâce aux acrobaties du "singe" qui parfois n'avait dans la voiture qu'un morceau de basket, et ce, dans le temps qui nous semblait remarquable de 30' 49" et quelques poussières.

Au sommet, tente chauffée, bar et toutes commodités à disposition, nous naviguons entre les motos et les voitures rangées sous les ordres d'un régiment de commissaires, en vue de la descente de tout à l'heure, c'est une organisation à la Suisseet de plus Allemande!!

En parlant d'allemand, qu'est-ce bruit de trimoteur au dessus de nos têtes? c'est un JU 52 qui tourne, heureusement la croix suisse est peinte sur le fuselage en tôle ondulée de cette "tante JU" et ce ne sont pas des paras à croix gammée qui vont en sortir; ce ne sont que des collectionneurs de vieux avions qui viennent ainsi nous saluer.

Deux heure et demi plus tard nous redescendons sous les acclamations de la foule, estimée à 25.000 spectateurs par les journaux, et nous regagnons notre emplacement pour constater qu'il était occupé, en dépit des rubans posés lors de notre départ, par un énorme torpédo LANCIA autrichien ou allemand...encore eux....comme le fait remarquer J. Christophe, "c'est pas étonnant qu'on se soit mis sur la figure si souvent avec ces gens là", on pousse une gueulante contre une jeune fille qui s'approche de la voiture et qui jure que ce n'est pas la sienne et s'en va rapidement, mais après avoir garé la voiture dans un coin, sous la garde d'un consortium de motard, et que nous sommes revenus, la place était libérée...



N'ayant pas l'intention de participer à la deuxième séance d'essais, nous avons rejoint les tribunes pour assister au passage des concurrents motos ou voitures; le clou du spectacle fut celui de l'**AUTO UNION ex HANS STUCK**, la même voiture qui s'octroya le record au Mt VENTOUX en 1935: 16 cylindres, 295 CV à 4.500 tm, c'est une symphonie sublime qui se déclenche lorsque le compresseur ROOTS se met en route à l'accélération !!!!

Après une nuit réparatrice, nous nous levons encore aux aurores pour partir à notre heure idéale, toujours 8H30 15", mais comme la veille il y a un léger retard; cela ne nous

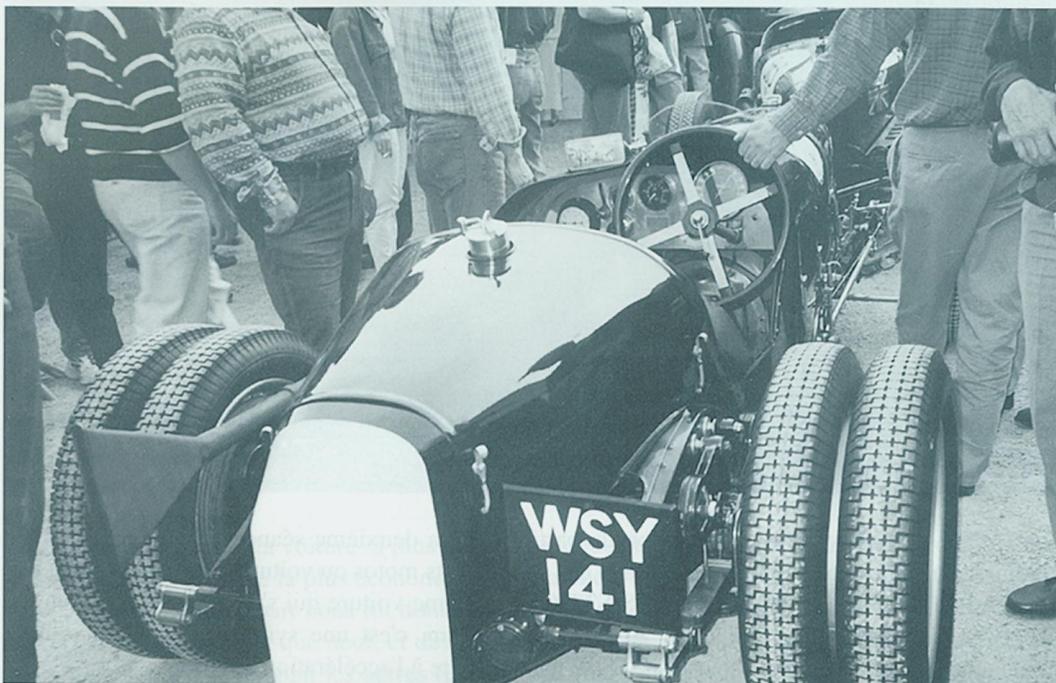
empêche pas d'arriver au sommet dans un temps supérieur de quelques secondes à celui de la veille, qu'importe, si nous sommes à 5 minutes du temps idéal.....comme la veille nous nous régalons de voir arriver les autres concurrents, pendant que le cinéaste télé italien et son homologue de Canal Jimmy nous demandent à s'asseoir dans le MORGAN pour présenter leur reportage.

Puis nous redescendons, dans les premiers, mais sommes obligés de stopper car nous allons perdre l'unique amortisseur de la roue arrière; c'est très rapidement que nous le démontons complètement, avant de reprendre la route et de tomber par le plus heureux des hasards, juste derrière la **BUGATTI EB 110** qui redescend, elle aussi, derrière la **ROYALE**.

Quelque fois, pour répondre plus facilement aux acclamations des spectateurs, le conducteur de la **ROYALE** freine sec, la **E.B 110** aussi, alors je saute sur les freins et avec J. Christophe nous sommes écroulés de rire en pensant aux indications qui pourraient figurer sur un constat amiable suite à une collision en chaîne concernant une **E.B 110** et une **BUGATTI ROYALE** provoquée par un cycle car **MORGAN!!!** mon assureur (Mr **CEREDE**) aurait sûrement un malaise en prenant connaissance d'une éventuelle déclaration de sinistre....

L'après midi, nous n'avons pas participé à la deuxième monte, ni P. DELLIERE et son **DARMONT**, trois fois le **KLAUSEN** est suffisant à nos ambitions et aux possibilités de nos mécaniques. Et puis, notre temps n'est jamais que le double de celui du record de **CARACCIOLA**, 2 cylindres et 25 CV contre 8 cylindres et 354 CV, la comparaison est à notre avantage, **tout est relatif !!!**

C'est à nouveau la tribune et son spectacle, du haut de laquelle nous critiquons ou apprécions le style des uns et des autres, en remarquant que la possession d'une auto splendide,



L'auto Union n'était pas la seule à présenter des roues jumelées.

La fantastique Maserati de Straight, sortait de restauration.

chère et performante, ne confère pas obligatoirement, bien au contraire, la science du pilotage que la dite voiture ou moto réclamerait volontiers de son pilote.

La course terminée, certains descendent de l'autre côté pour la proclamation des résultats à ALTDORF, ils devront remonter et redescendre sur LINTHAL, ou avec la remorque qu'un membre de leur équipe y aura amenée, faire un détour de 50 km pour revenir, car le col est interdit aux remorques.

Pour notre part nous sommes invités à prendre l'apéritif par COYS qui fait une vente aux enchères le soir même, et nous contemplons, verre en mains, les lots de JAGUAR, BUGATTI, TRIUMPH, M.G, motos, STANGUINELLI et autres qui seront proposés peu après aux acheteurs éventuels.

Déjà, les installations commencent à être démontées, la fête est finie, nous récupérons la remorque dans son parc spécial, nous chargeons le MORGAN, et allons souper dans le village, notre contrat est rempli, nous sommes enchantés, il a fait beau, le "piège" a marché à merveille, nous avons la tête pleine de souvenir, et les appareils photos bourrés à craquer. Nous nous couchons de bonne heure, le camp commence à se vider...

Le lendemain, Lundi, après que la pluie de la nuit eut cessé, la brume se lève, nous plions la tente, non sans difficultés, car elle n'est pas sèche, chargeons le 4x4, et attelons.

Le soleil fait une courte apparition lorsque nous longeons le lac de ZURICH et nous rejoignons l'autoroute N°3 en direction de BERNE.

Peu avant cette capitale, en raison de travaux, nous sommes stoppés par un bouchon, nous prenons notre mal en patience lorsqu'un automobiliste, arrêté à côté de nous, descend de son véhicule et dans un excellent français, bien que nous soyons encore en Suisse alémanique, nous tend un journal, le TAGES ANZEIGER, un des plus importants de la suisse allemande, selon ses dires, ce quotidien rend compte des résultats de la KLAUSENRENNEN et l'illustre d'une seule photographie: celle de notre MORGAN, prise dans un virage à gauche, avec représentation de J. Christophe dans ses oeuvres, sous la rubrique: Tricycle d'époque en route vers le sommet du col !!!! Une bouffée d'orgueil nous submerge, maintenant les petits copains vont devoir nous parler à la troisième personne !!! parmi les photos des 363 engagés c'est la notre qui a été choisie.

Le gentil bernois nous fait cadeau du journal, nous en achèterons un autre à BULLE à midi, au MOVEMPICK où nous déjeunerons, c'est un quotidien qui le lundi sort avec 54 pages, nous y lisons (enfin J. Christophe, car c'est tout imprimé en allemand) que le meilleur temps a été réalisé par un anglais J. MAJZUB sur une BUGATTI 35 B en 13'49"08 battant le record de CARACCIOLA qui était de 15'22"2, mais ce n'est pas lui le vainqueur, car celui qui s'est approché le plus du record en temps idéal, est un français, également sur BUGATTI : J.L. DURET.

En fin après midi nous avons regagné la région lyonnaise, pour y passer la nuit, tous les deux sur un nuage de satisfaction, avant de regagner l'un sa Provence, l'autre ses occupations parisiennes.

A propos, l'année prochaine on remet ça, mais à DAVOS et avec le Super Sport de J. Christophe.....

Guy Burnat

HISTOIRE VRAIE

Interdit aux moins de seize ans...

(NDLR: LE LECTEUR EST PRIÉ DE VÉRIFIER QUE LA PRÉSENTE HISTOIRE PEUT ÊTRE LUE PAR TOUT PUBLIC).

Cette année le Picnic du président a emmené quelques membres de la section Ile de France dans l'Eure. Cette sortie avait pour centre le village de Villemeux, à mi-chemin entre Nogent-le-Roi et Dreux, bourgade somnolente et sans aucun intérêt historique elle fut toutefois, il y a plus de trente ans maintenant, le théâtre de scènes peu communes pour cette campagne aussi paisible que les ruminants sur lesquels s'appuie son économie.

Une bande de six lycéens l'avait élu pour résidence secondaire de week-end. Ils n'avaient pas d'auto et s'y rendaient en train pour sortir de Paris puis en auto-stop pour le reste du trajet. Non seulement Villemeux n'a pas de gare mais toute économie réalisée sur le transport pouvait être réinvestie au café du village. La "résidence" était en fait un petit lavoir couvert construit au bord d'un petit bras de l'Eure à la bordure du village. Il servait d'abris pour les repas à base de boîtes de cassoulet William-Saurin réchauffées sur un réchaud à alcool. Pour vous mettre dans l'état d'esprit de ces adolescents, laissez moi préciser que le cassoulet n'était pas choisi pour ses valeurs nutritives ou bien pour une attirance gastronomique penchée vers Castelnaudary mais pour l'inévitable réaction causée au système digestif par l'aliment de base de ce met succulent: le haricot blanc. Ils plantaient leur tente dans le champ voisin avec la bénédiction d'une fermière veuve et isolée qui voyait là une protection bienvenue. Les féculents permettaient d'agrémenter les soirées sans télévision et sans radio passées sous les tentes, de concerts pour un instrument à vent qui ne trouve pas sa place dans les orchestres symphoniques. Dans leur jargon personnel, les fayots étaient d'ailleurs appelés les pianos du pauvre. Ils se préparaient tous à arriver armés pour le service militaire et ses plaisanteries les plus fines.

Ces week-ends de camping étaient vus par leurs parents comme une excellente occasion pour ces enfants parisiens d'aller recharger leurs petits poumons de chlorophylle et de s'adonner à la marche à pied et autres activités physiques enrichissantes pour la santé. Ils étaient en réalité un exutoire, après une semaine sous le joug des professeurs autoritaires des grands lycées, un concours de bêtises où l'imagination de chacun devait impérativement dépasser celle du copain.

Le week-end s'était passé sans encombres et les blagues avaient fusé dans un style potache très pur et dont Alfred Jarry aurait pu être fier. Il était temps de se rapatrier sur la capitale et la bande se divisa deux par deux pour augmenter les chances d'être pris en stop. Christian et Eric, qui n'étaient jamais à la traîne pour les coups fourrés faisaient équipe sur le bord de la route, sacs à dos au pied et le pouce pointé vers la tour Eiffel. Enfin une auto ralentit et mit son clignotant pour venir se ranger sur le bas-côté à quelques mètres de nos petits collégiens. Quelle aubaine! C'était un Morgan +4 4 Places conduit par une dame d'une quarantaine d'années, habillée chic et très apprêtée. On pouvait voir les heures passées à lire "Elle" et "Marie-Claire" sous le casque du coiffeur dans ses bouclettes décolorées et la taille des améthystes et des citrines à ses doigts vous expliquait que la discrétion et l'humilité ne faisaient pas partie de ses ambitions. Elle avait pour passer un Pincher nain, une race qui n'est pas connue pour être affable et avenante. La conversation

qui permit d'établir si les nantis pouvaient rendre service aux démunis fut entrecoupée par les aboiements intensifs d'un chien qui tenait à exprimer une haine cruelle pour les vagabonds.

Un accord fut conclu pour le transport jusqu'à Monfort-Lamaury, à condition que Rex restât à l'avant car, selon sa maîtresse, il ne supportait pas d'être à l'arrière. Nos deux compères se retrouvèrent coincés, sac à dos sur les genoux, sous la capote que Madame n'enlevait jamais pour cause de mise en pli onéreuse.

On reprit la route et on essaya de faire un peu de conversation, mais Rex était un canidé dont l'éducation avait été négligée et qui ne savait pas se taire quand les adultes parlent entre eux. Entre le bruit du moteur, du vent dans la capote et les aboiements, on ne pouvait échanger qu'un mot à la fois. Tant et si bien que la conductrice excédée finit par attraper le toutou par le collier et le passer à Christian pour qu'il fasse ce qu'il puisse pour calmer la petite teigne qui grognait et montrait les dents. Les caresses et les "bon chien chien ça, madame" n'y firent rien et Christian, à court d'idées, opta pour la seule solution viable qui lui passa par la tête. Il prit Rex et le posa, sur le dos, derrière son sac, à l'abri du regard de Madame. S'étant assuré que notre animal était bien du sexe masculin, il entreprit de lui "donner du plaisir". Pour ne pas choquer les plus prudes d'entre vous, je voudrais vous faire comprendre avec le plus tact possible ce dont je parle. Il s'agit bien de l'action qui consiste à faire aller un poignet souple et entraîné d'un mouvement de va et vient soutenu et répété sur l'appareil urino-géniteur d'un mammifère mâle. Celle que les adultes accusent de rendre les enfants qui s'y adonnent sourds, aveugles et boutonneux, qui forcent tant de mamans à passer de longues heures, à la veillée, à coudre les poches des culottes de leur rejeton dans l'espoir futile de les débarrasser d'une manie égoïste. Cet acte qui permet à un adolescent qui a enfin perdu sa virginité d'insulter les moins chanceux en impliquant qu'ils sont réduits à s'amuser dans la solitude. Celui qui force les pensionnats à faire dormir ses élèves avec les bras par-dessus les draps. Je pense que je suis suffisamment clair pour lever l'équivoque dans les esprits les plus candides sur les problèmes de la puberté.

Le Médor n'a visiblement jamais reçu ce traitement de faveur et se liquéfie littéralement. Ses yeux deviennent vitreux et contemplent un paradis canin situé entre la capote de la voiture et la stratosphère terrestre, sa langue pend sur le côté dans un halètement incontrôlable et ses petites pattes tremblent de bonheur. Madame continue la conversation dans l'ignorance totale du viol de son petit copain à poil ras pendant qu'Eric se cache derrière son sac pour pouffer de rire. Rex pousse un petit râle plaintif, indiquant ainsi qu'il a atteint le point de fusion avec le septième ciel. Christian dispose alors de lui dédaigneusement en le cachant sous le siège du passager avant. Il a le sourire en coin de quelqu'un qui vient de solutionner un problème encombrant à son avantage. Rien ne remplace le sentiment de satisfaction d'un travail bien fait. On continue la conversation comme si de rien n'était jusqu'au moment où Madame s'aperçoit du calme enfin établi.

- "Eh bien vous, on peut dire que vous avez la main avec les animaux"

Pas de commentaire et Rex est probablement d'accord.

Jean-Frédéric Frot

En raison du fait qu'ils occupent des fonctions importantes et officielles au sein du club, la déontologie veut que je ne divulgue pas l'identité des deux frères, protagonistes de cette aventure lamentable.

ASSEMBLEE GENERALE MCF

Hôtel Méridien Porte Maillot

Samedi 13 février 1999

Début de séance 18h45.

Le Président:

Actuellement nous sommes 220 membres. Nous constatons qu'une cinquantaine de personnes n'ont pas encore réglé leur cotisation et espérons qu'elles profiteront de cette soirée pour le faire.

En 98 il y a eu

- un grand dynamisme pour la boutique (nous remercions Jacques et Annie Coric pour le travail qu'ils ont accompli)
- un nombre important de sorties.
- On peut aussi retenir deux événements phares : le "Jubilé" Morgan reliant Paris à Collioure et un MOG à Cannes de grande qualité organisé par J.P. Thévenin.

On peut déplorer un certain manque de volontariat et je pense plus particulièrement au News. En effet nous aimerions recevoir plus d'articles sur les sorties car cette revue périodique (4 numéros par an) est un lien entre les membres, c'est comme un outil qui nous permet de vous faire vivre la vie du Club.

Parole au trésorier (B. Chevalier)

Bilan financier 98

On peut dire que les finances sont bonnes et que la boutique y a contribué.
(voir le rapport de Bernard)

Vote: approbation par l'assemblée à l'unanimité du rapport financier.

Parole aux délégués:

Ile de France: (F. Fichet et A. Herman)

Rappel des sorties 98:

Seniors dans la région d'Anet (voitures anciennes plus Morgan)/ Brionnais (Ile de France et Rhône Alpes)/ Ardennes (avec les 3 roues)/ Age d'or Montlhéry (présence d'une tente Morgan)/ Chartres/ Arras.

Prévisions des sorties 99:

21 mars: l'Oise (sur une journée).

10 et 11 avril : Dieppe et sa région.

1 et 2 mai : Vintage Montlhéry (présence de Peter et Charles Morgan).

13 juin : Rallye en forêt de Rambouillet par des petites routes.
4 ou 11 septembre: Vexin.

Normandie: (A. Macé)

Rappel des sorties 98:

Juin : Sortie à la Marigottière et à Villers en Ouche (Château) ---> 10 voitures plus une 2CV.
10 et 11 septembre: Orne (Suisse normande) ---> 20 voitures.

Prévisions 99:

5 et 6 juin : le Cotentin
Septembre: le nord de la Normandie.

Rhône/Alpes: (J..J. Brun)

Rappel des sorties 98:

4 (vraies) sorties ont été organisées :
Pilât Brionnais avec la délégation IdF (26 voitures)
13/14 juin : Jura (12 voitures)
19 et 20 juin : (2 dans une seule voiture..)
13 septembre: (12 voitures)
Octobre :Morges (1 voiture)
Nous avons dans le club un Flat Rad (1949) qui vient de rentrer et que vous verrez prochainement.

Prévisions 99:

1 et 2 mai : Vintage Montlhéry
Mont du Lyonnais 6 juin : Nantua (sortie de voitures anglaises sur une journée à ne pas manquer)
12/13 juin : Week-end à Strasbourg organisé par Mr Cuny
21/22 août : Oisans

Pays de Loire: (D. Hallawel)

En avril 98 : Sortie en Angleterre (3jours)

Sud-ouest: (M. Charpentier)

En 98, petites sorties entre copains à l'imprévu et en 99 sortie dans le Gers.

Champagne-Ardenne: (B. Moutard Martin)

En 98 une sortie a été organisée avec l'aide de J. Coric dans les Ardennes française et belge (les trois roues se sont joints à nous).
Bertrand se retire de la délégation et rejoint celle de l'Île de France.

Berry-Limousin: (M. Laskar)

Absent à l'assemblée.

Sud-est: (M. Louche)

Absent à l'assemblée (nous rejoindra au dîner).

Parole au Président:

Création de la commission technique comprenant une dizaine de personnes. Animé par J.L. Moreau cette commission rassemblera le maximum d'informations et compte aussi sur la collaboration des membres du club afin de réaliser un manuel pratique. Elle aura aussi un rôle de conseil.

Une seule réponse pour la commission historique. Douglas Hallawel sera chargé de recenser l'événementiel, de créer une banque de données avec les informations (photocopies de documents appartenant à certains d'entre nous qui voudraient bien en faire profiter le club, articles sur les evts qui ont lieu en France..).

Annonce d'un MOG 99 à Bordeaux.

Parole à A. Herman: (responsable de l'organisation du Mog)

Tout le monde doit avoir reçu maintenant le billet d'inscription. Quelques informations sur le déroulement du programme:

Le Mog se déroulera en deux temps.

La journée du samedi permettra de découvrir le vignoble. Pour cela trois circuits (100 km) sont prévus, le Médoc, St Emilion, Sauternes/Graves. Une soirée de gala (animation orchestre, danse) terminera cette journée. Le programme se déroulera durant les vendanges se qui devraient être encore plus intéressant.

Le dimanche est prévu dans le bassin d'Arcachon et la région du Cap Ferret.

Essayez de me renvoyer l'inscription le plus rapidement possible car les places seront limitées à 100 voitures.

Le Président:

Jean-Christophe Frot et Jacques Coric ont eu l'idée de commémorer les 90 ans de l'usine Morgan lors du "**Vintage Monthléry**" le week-end des 1 et 2 mai 99.

J.C. Frot :

Cette manifestation rassemblera les voitures avant 1940 uniquement. Cette année "Vintage Monthléry" fête les 75 ans de l'anneau de Monthléry et les 90 ans de l'usine Morgan (1909). Pour cela Jacques Potherat, l'organisateur de cet événement autorise toutes les voitures Morgan postérieures à 1940 à pénétrer à l'intérieur de l'anneau et à effectuer un tour de circuit le samedi soir.

Le club y organisera un accueil et propose le samedi midi un apéritif et un repas le dimanche midi sous la grande tente du "Vintage Monthléry" prêtée par J. Potherat. Peter et Charles Morgan sont invités par le MCF et une somme de 300 frs par personne comprendra l'entrée pour les deux jours (une partie de cette somme dédommagera la venue des responsables de l'usine). Pour l'occasion la boutique vendra une cinquantaine de badges commémorant cet événement et une invitation est faite à tous propriétaires de Morgan (Pas seulement réservée au membres du club).

Question dans l'assemblée: où peut-on loger?

Réponse de F. Fichet: J'ai l'intention de camper car il y a une possibilité et j'invite ceux qui seraient

intéressés à se joindre à cette initiative...

Le Président :

Je voudrai vous dire que c'est un véritable privilège d'être sur l'anneau de Monthléry durant ce week-end et que cela ne sera sûrement pas renouvelé.

Présentation du Mog 2000 qui aura lieu à Annecy.

Etiennette Chevalier :

Lorsque Bernard a organisé le Mog Ardèche en 94 et que j'ai vu le succès et l'enthousiasme des participants je me suis promis de le renouveler aussi nous vous proposons un Mog à Annecy la 1ère quinzaine de juin 2000.

Le Président:

Pour **2001** je pense organiser un **Tour de France** où toutes les délégations seraient impliquées. En effet chaque délégation organisera les étapes dans sa région. Ce tour pourrait durer au minimum une dizaine de jours avec possibilité d'un tour de France à la carte. Je prends en charge ce programme avec l'aide de J. Coric.

Questions diverses:

Je suis Breton, à quelle délégation j'appartiens?

Réponse: Normandie.

Problème d'assurance morgan beaucoup trop chère. Est ce normal? A quelle compagnie puis-je m'adresser? Avez vous des prix attractifs?.

Réponse: Nous vous indiquerons des adresses.

Réélection du bureau:

2 sortants : Pierre Fichet - Bertrand Moutard Martin

2 entrants : Jacques Coric (membre du bureau) - Jean-Louis Moreau (secrétaire)

Vote de l'assemblée, élection du bureau acceptée.

Un dernier point: la remise du trophée "Marin-Frot"

Le Président:

Attribution du trophée à **J.P. Thévenin** qui a organisé deux Mog dont celui de 98. (J.P. Thévenin étant absent, le trophée lui sera remis lors de l'apéritif).

Information:

Henri Lebarcq signale qu'une rencontre aura lieu les 2ème ou 3ème jeudi du mois au Pub de Chailly en Bière (région Ile de France Sud).

Rappel: la réunion du club a toujours lieu au "Petit Villiers" le 1er mercredi de chaque mois.

Fin de l'assemblée générale à 19h50.

#####



COMMISSION TECHNIQUE

Appel à tous les membres !

Nous avons décidé de créer une commission technique pour le MCF. Cette commission constituée d'une dizaine de personnes est animé par Jean-Louis Moreau.

Pour pouvoir travailler et vous apporter le service que vous attendez nous avons décidé de vous associer. Votre aide nous est précieuse car chacun d'entre vous possède des renseignements techniques sur la Morgan. En effet je me suis aperçu que certains par leur ancienneté dans le club ou leurs relations détenaient des informations, des astuces que les copains ne possédaient pas. Je vous propose de les collecter afin de les mettre en forme et vous les retransmettre. Surtout n'hésitez pas à nous envoyer toutes vos idées même celles dont vous pensez qu'elles ne nous seraient pas utiles.

Pour vous donner une idée du genre d'astuces que j'attends de votre part je vous livre deux informations que j'ai appris récemment, une au cours d'un dîner et l'autre dans le garage de J. Stammet à Bruxelles.

Lors du démontage du pare-brise qui est tenu par six vis (3 de chaque coté) il est nécessaire de les repérer car celles-ci ne sont pas toutes de la même longueur. En effet celle du haut est 2mm plus longue que les deux autres. Il suffit de la revisser à la place de celle du bas pour que lors du serrage l'angle du bas du pare-brise éclate (dommage).

Pendant des années l'usine Morgan n'avait pas prévu d'étanchéité entre le bas des ailes avant et le pare-feu et lorsqu'il pleuvait l'eau qui descendait le long des ailes s'infiltrait jusqu'à la structure en bois d'où un pourrissement plus précoce. Certains morganistes ont pallié ce défaut en mettant un joint silicone aux deux angles en bas des ailes. (Il paraît que l'usine fait maintenant la même chose sur les nouvelles voitures livrées...).

Nous attendons vos réponses, questions, préoccupations. Je ne vous dit pas que nous aurons toujours les solutions mais nous travaillerons sur les sujets que vous nous soumettez.

Pour me contacter voici mon adresse:

Jean-Louis Moreau
43 Chemin de la côte du moulin
78620 Etang-la-Ville

E-mail: Jean-Louis.MOREAU@tcc.thomson-csf.com



VU DANS LA PRESSE DECHAINÉE

AUTO PASSION JANVIER 1999 :

Un très bon article avec l'essai de la +8 de l'ami Garbal de la très active section Sud-Est. Un bref historique, sans erreur notoire, un essai objectif, un commentaire sur le Club, un bilan de la saison de course de la +8 de l'usine en BPR (pas de quoi pavoiser!!!), et un encart sur Roger Lamoral qui courut au volant de la première +8 importée en France, n° de châssis R 7038, en 1969 et 1970. Il participa au Tour de France auto où il ne fit pas que de la figuration terminant 5ème des Sport-Proto, la +8 n'étant pas homologuée en GT.

Il se demande ce qu'elle est devenue? Je peux apporter un élément de réponse. Claude Savoye la revendit à un des membres du bureau de style de Peugeot. Après quelques années elle fut rachetée par un membre du Club qui en entrepris la restauration. Cette voiture avait subi des transformations importantes avec une carrosserie en polyester et un moteur revu et corrigé par Chris Lawrence. Les ailes étant en piteux état, elles furent remoulées grâce à l'aide de Norbert Mayoukou qui s'était construit une +8 sur base Alfa Romeo!?! , avec une caisse en polyester. Par contre je n'ai pas eu de nouvelles depuis bientôt 10 ans.

Pour ceux qui y participèrent nous avions à l'occasion du Mog Avignon Ventoux fait frapper une médaille illustrant la +8 dans le virage de Saint Estève lord du TdF 1969.

SPORT AUTO JANVIER 1999. CARTON ROUGE

ILS L'ONT FAIT !!!

Proposant un dictionnaire des marques de voitures de sport toujours en activité, Sport Auto n'a pas oublié Morgan. Ils n'ont pas oublié non plus la perle des béotiens mais imparadonnable pour une revue qui se veut de référence. **Eh oui, ils l'ont écrit: la Morgan a un châssis en bois!!!** et Peter Morgan roule en Ferrari!!! Cette dernière affirmation est partiellement exacte. Peter roule d'abord en Morgan, il roula occasionnellement dans une Ferrari 400, qui fut rapidement remise dans un coin de l'usine pour être remplacée par une Jaguar.

AUTO RETRO AVRIL 1999. CARTON VERT.

Bon et humoristique essai de la dernière +8, catalysée, dépolluée, stérilisée et pasteurisée, mais qui garde le merveilleux charme des années trente et qui a droit à la fameuse pastille verte pour les jours de pollution estivale.

Jean-Christophe Frot.

Petits Trucs et Bonnes Adresses

Les déflecteurs plastique vendus une fortune qui se fendent après 2 sorties , vous avez connu. Alors pour les prochains: agrandissez les trous et coller de part et d'autre une pièce en caoutchouc avant de les remettre dans les attaches métalliques et de serrer .

Vous avez tous des roues-fils (roues à rayons) enfin presque. Lors d'un changement de roue (je ne dis pas crevaïson) une fois que la roue (non crevée) est remise en place serrer au max. votre écrou ou papillon au marteau la roue toujours sur le cric; en effet au serrage au sol avec le poids de l'engin la roue ne rentre pas toujours à fond dans son logement et vous risquez de vous faire doubler par votre roue.

Châssis en bois - coque - en bois - armature en bois vous avez une voiture amphibie hélas le bois ne fait pas 35 H par semaine il travaille. Vous avez vu vos portes, qui ont du jeu, qui frottent, qui ferment mal, qui s'ouvrent en roulant. Un truc quand il n'y a plus rien à faire avec les boulons d'attaches de portières .

Perceuse - Foret à bois 6 mm - introduction d'une pièces de métal - vissage avec clé allène de 4 mm cette pièce à un filetage intérieur qui permet de serre un boulon de 3 / 3.5 mm.

Cette pièce de métal vous la trouverez chez de gros quincaillier - B.H.V. - pièces pour monter le mobilier .

Encore un peu de pub:

-Kit de remise en forme Moteur de Wynn's - 2 additifs: le premier dans le réservoir d'essence, valable 10.000 Km; le deuxième dans de l'huile neuve moteur chaud .

Wynn's toujours traitement Boîtes et ponts H P L S.

Il facilite le passage des vitesses, réduit les bruits de vibration d'engrenages etc. ...

C'est jolie en plus, boîte violette, gros tube plastique, c'est écrit dans toutes les langues.

Sauf le Breton tant pis pour Lequillec .

KAB 303 alias J C



GARAGE ALBERT

Importateur MORGAN exclusif pour la Belgique

Depuis 1954, nous nous sommes forgé une solide réputation grâce à la qualité des soins dont nous entourons votre Morgan. Nous ne transigeons jamais sur les critères de qualité, une équipe de confiance œuvre pour votre satisfaction.

- Vente (voiture neuves et d'occasion)
- Entretiens
- Réparations
- Modification au niveau des performances
- Pièces détachées et accessoires

Accès aisé : ring ouest de Bruxelles (R0) sortie 13

84-86 rue Osseghem
B-1080 Bruxelles
Téléphone (32)2-410.64.43 – Fax (32)2-410.89.65

A votre service depuis plus de 45 ans

BUREAU DU CLUB

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

Président: M. Braun.

Secrétaire: Jean-Louis Moreau

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
16, 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

- 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

- Berry Limousin -

Marc LASKAR
14, rue Amédée Bollée
87000 LIMOGES

