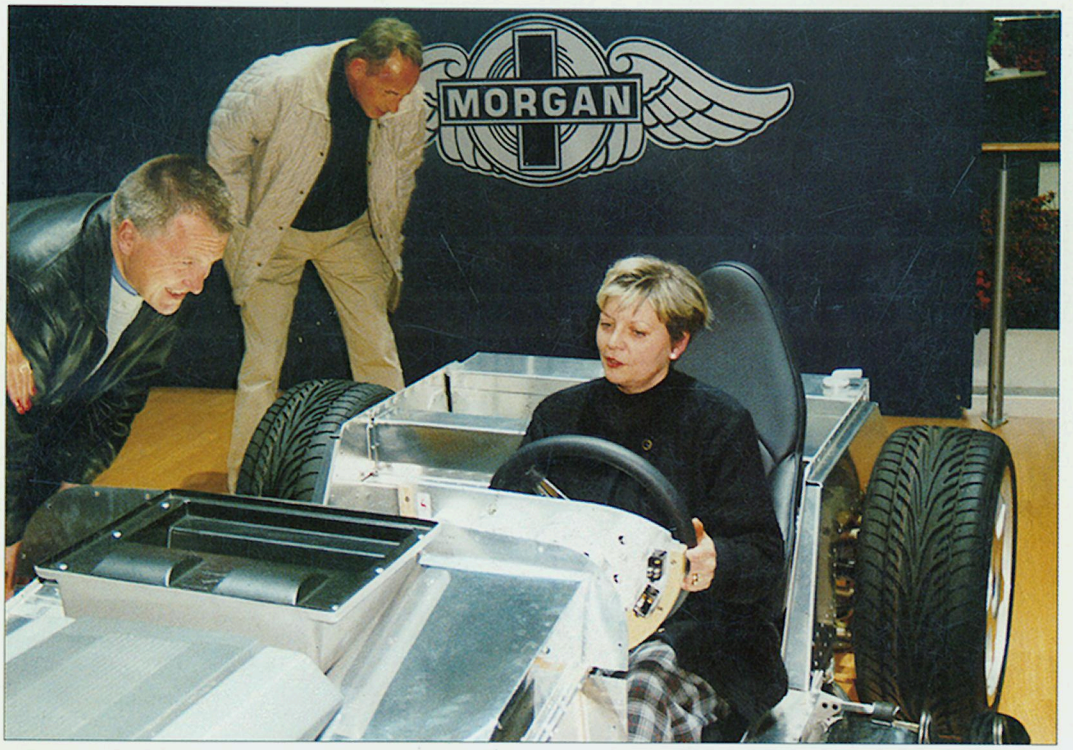
morgan club france



Avril 2000

news n°80

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

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

EDITORIAL

La naissance d'un nouveau modèle, *l'Aero 8*, constitue un événement majeur dans l'histoire de Morgan. Elle constitue en effet pour notre cher constructeur un bouleversement sans précédant: une nouvelle technologie, une nouvelle esthétique et probablement une nouvelle clientèle.

Concernant la technologie on ne peut être qu'admiratif, le partenariat avec BMW est assurément un gage de professionnalisme.

S'agissant de l'esthétique le style dérange ou en tout cas ne laisse pas indifférent. Il fallait tenir compte de l'évolution des normes de sécurité, conserver la ligne générale des modèles traditionnels et se démarquer de la concurrence, exercice difficile.

La clientèle sera probablement différente de l'actuelle. Les prix sont plus élevés mais ce n'est pas à mon avis le critère le plus important. Ce qui va différencier ces nouveaux morganistes c'est qu'ils ne rechercheront plus à entrer dans le monde de la "voiture ancienne" ou à rouler dans un véhicule d'une autre époque. Par contre, ce qui est sûr c'est qu'ils partageront le plaisir de rouler différemment.

Bienvenue à L'Aero.

Michel Braun

En couverture: Découverte de l'Aéro 8...à Genève.

Ballades autour des six routes

Sortie du 4 septembre 1999

Une promenade bucolique en Vexin français aux marches de la Normandie historique. Les confessions se préparent à l'avance pour prendre les choses en riant. Un excellent remède contre la circulation difficile . Pourquoi lutter contre les bouchons ?

Si le thème de l'art religieux en Ile de France fut choisi pour cette sortie, ce n'est point que les autos soient folles de la messe, mais que cette région comporte la plus grande densité d'églises classées monuments historiques de France : plus de 100 bâtiments répertoriés.
Pour la cause agréable, je m'adonne aux joies de la verve et rien n'est trop beau quand il s'agit de grandeur pour tous les Morganistes attitrés. Le temps aussi fut de la partie après les pluies d'août.

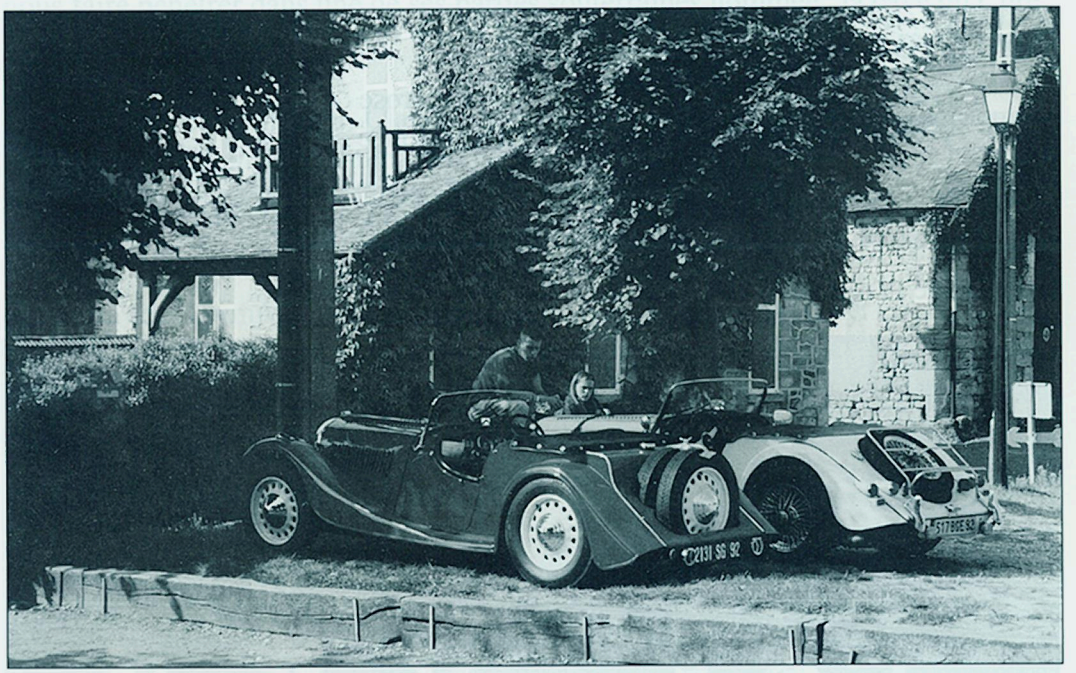
Les reconnaissances furent nécessaires et, ce jour de juin avec Françoise et Jean-louis failli nous emmener vers la piste d'Ho-Chi-Minh tant l'abondance de pluie gênait la vue. La reconnaissance des noms de lieux comme Herouville, Labbeville, Meneuville, Theuville, la traversée de certains paysages dignes des fils du désert nous fîmes apprécier ces petites routes bucoliques qui nous amenèrent tout doucement à Delaincourt pour un pique-nique à l'ombre des saules courbés vers la rivière.

Cela prête à songer à Rabelais qui nous dit :
Saisons belles qui passent.
Que le temps se dévide !
Maison au fond des bois,
Des tentes je m'en fiche !
Quelle magnifique vue et quel bocage, n'est-ce pas ?

L'après midi fut terrible, toujours à la recherche d'un café pour un café, merci à Edouard qui nous a fait connaître le breuvage des enfants de chœur dont j'ai oublié le nom à base de limonade et de vin rouge ressemblant à de la grenadine, il n'y a pourtant plus de granges à vins dans la région depuis belle lurette. Si vous aviez pu demander au paysan qui a regardé pousser les épis, il vous aurait indiqué cette église qui couvre la route de son chœur et indiqué la direction de Jaméricourt.

Lorsque l'on roule en file, toujours prendre garde que les feux ne nous dénoncent à défaut de perdre la voie sacrée qui vous a mené vers Marquemont et son église du VIIIème, IXème, Xème et autres siècles à faire pâlir toute autre construction des dernières décennies sur la place où le monument le plus célèbre du XVIIIème fut démonté.

Toutes ces magnifiques autos circulant dans la verte et ondoyante campagne sur les petites routes sinueuses à souhait ravissent l'œil comme sur un manège tranquille. Cela peut faire des jaloux comme Lalonde qui n'a pas une verte auto magique, comme ces conducteurs de Daf bien pressés et ceux dans leurs anciennes Volvo repues.



Deux générations de Morgan se côtoient durant la ballade.

Pardonnez à votre membre du club qui a prétendu mélanger l'art de décaler les sons et vous escagasser avec la vie des mots mais qui s'est plu à vous guider dans le dédale des sentes et vous propose une autre sortie à la même époque bénie par l'été indien de l'an 2000.

Jean-Pierre Goeman

Sortie des 8 et 9 mai 1999

proposé par Claude et Aude Arnaud (région Rhone Alpes)

Etaient présents:

Claude et Aude Arnaud :	en 4/4 ivoire
Djenane et un ami :	en voiture balai
P et Ch. Court :	en +4 vert
JP et M Domenjoud :	en +8 bleu marine
A et D Granet :	en +4 gris
P et G Huguet :	en 4/4 noir
B et G Livet :	en +8 gris
B et M Petit :	en 4/4 vert amande
Ch. Rodriguez et un copain :	en 4/4 noir
Ph et G Thévenard :	en 4/4 bleu
JJ et Z Brun :	en 4/4 primerose
Viviane et Dominique :	en 4/4 vert fonçé

Une sortie organisée avec beaucoup de soin par nos amis lyonnais (ou presque lyonnais: St Maurice sur Dargoué) et consacrée en grande partie aux aqueducs romains de la région.

Quelle ne fut pas notre surprise dès le samedi après-midi de constater que nous montions à Fourvière, non pour admirer les théatres romains ou la basilique fièrement perchée sur sa colline, mais pour un morceau d'aqueduc romain parfaitement conservé grâce au travail d'horloger qui avait précédé et permis sa construction. Etonnement aussi devant des bâtisses relativement récentes qui campent sur ces vestiges.
Les heures de l'après-midi et du matin suivant nous firent passer d'un tronçon à l'autre ce qui nous donna plus d'une fois l'occasion de nous émerveiller devant l'habilité de nos ancêtres les romains, à Ste Foy-les-Lyon par exemple.
Il y eut aussi d'agréables promenades à pied loin du tohu-bohu de la capitale des Gaules. Grâce à des cartes détaillées et des croquis précis, le tracé de notre aqueduc et son fonctionnement devinrent limpides ... Nos guides tentèrent même de nous faire pénétrer dans une de ses parties souterraines nommée "la cave du Curé" à Chagnon mais l'entreprise se révéla si dangereuse que nous dûmes reculer malgré notre témérité.
La caravane emmené par Claude et Aude Arnoud et toujours soigneusement rassemblé par Djenane, termina son périple par deux églises romanes: St Lazare à St Martin de Cornas et St Vincent d'Agny plus typiquement romane où une guide passionnée nous entraîna dans une symbolique qui ne laissait pas de place au doute.
Après un repas sympathique, nos G.O nous invitèrent à nous reposer chez eux dans le cadre original qu'ils ont crée. Il faisait beau, très beau, une chaude convivialité s'établit près de la piscine. Un petit vin blanc gouleyant en provenance d'une cave de Taluyers que nous avions visitée la veille, assez longuement semble-t-il, nous plongea dans des délices autrement plus raffinés que ceux de Capoue.
Seuls quelques malheureux pressés pour cause de travail ou harcelés par d'incontournables obligations ne surent pas ce qu'ils avaient manqué ce soir là.

Zette Brun.

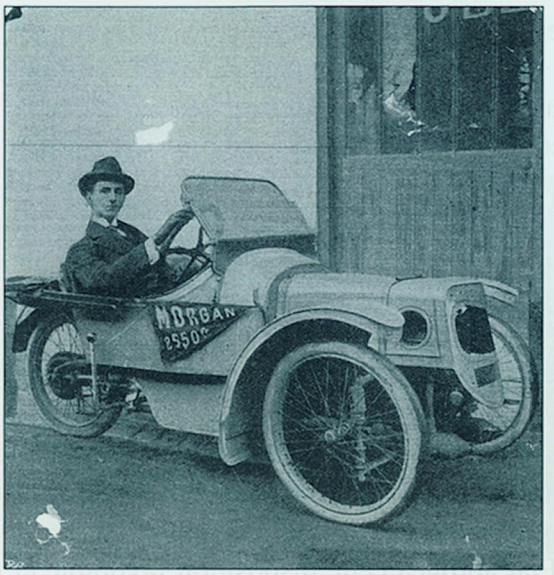
PETITE HISTOIRE DES MORGAN EN FRANCE

On peut écrire que les premiers MORGAN qui débarquèrent sur notre territoire furent ceux que l'Usine avait engagés le 13 juillet 1913 pour le G.P des Cyclecars à AMIENS qui avait lieu sur une partie du circuit qui devait servir pour le G.P des grosses voitures qui fut brillamment remporté par G.BOILLOT sur PEUGEOT.
Il y avait plusieurs MORGAN dont celui de W.G Mc MINNIES assisté de son mécanicien Franck THOMAS, sur une machine portant le n°4 qui était munie d'un moteur culbuté (déjà) à refroidissement par eau.
La course, longue de 350 km fut fertile en incidents de marche, changements de bougies, crevaisons, abandons etc.. et vit la victoire du MORGAN en 3h53, avec 3 minutes d'avance sur le second BOURBEAU sur BEDELIA et de VIOLET sur une machine de sa fabrication.
Mc MINNIE avait soutenu une moyenne de 42 miles, soit prés de 68 km/h et la presse spécialisée ou non, en Angleterre et même en France ne manqua pas de souligner la performance, même si les manœuvres et les réclamations de BOURBEAU, qui était le constructeur du BEDELIA classé 2ème, réussirent à faire déclasser le MORGAN et le rejeter dans la catégorie side-car au prétexte qu'un engin à trois roues n'avait rien à faire avec ceux à quatre roues...

LA VIE au GRAND AIR, grande et luxueuse revue sportive sur papier glacé d'avant guerre (celle de 14/18) rendit compte des péripéties de l'épreuve en l'illustrant des photographies du BEDELIA n°13, avec ses deux places en tandem (conducteur derrière le passager !!) et du MORGAN n°4 en précisant que si le premier avait été déclaré vainqueur des cyclecars, le second avait réalisé le meilleur temps de la journée et obtenu le classement général. Quelques temps après, dans la même revue, paraissait la photographie d'un MORGAN de tourisme, un modèle intitulé "sporting" avec moteur sous capot (les initiés les surnomment sceau à charbon en raison de la ressemblance de la calandre avec l'ouverture des ustensiles du même nom) avec capote et pare brise; au volant avec son obligatoire chapeau mou: FRANQUEBALME, premier Agent de la marque en France.
Un petit fanion est attaché au porte lanterne qui nous précise le prix, en 1913 : 2.550 Frs. A la même époque, dans les comptes rendus de rallyes ou de courses de côte on pouvait relever la participation, toujours brillante de MORGAN pilotés par les frères DARMONT, par FRANQUEBALME et autres "sportmen".

En janvier 1921, la revue MOTOCYCLISME reproduisait une photographie du même FRANQUEBALME au volant d'un modèle "sporting" modernisé, aux

lignes de carrosserie plus au goût du jour et au profil plus évolué ; dans le CATALOGUE des CATALOGUES de la même année, paraissait une publicité en pleine page, avec reproduction d'un même "sporting" et contenant sa description mécanique, ainsi que les prix des différents modèles (de 9.200 Frs à 10.500 Frs) et l'annonce: *Cyclecar MORGAN Agent exclusif pour la France et les colonies: E.FRANQUEBALME & C°, au 56 rue de Lisbonne dans le VIII° à PARIS.*



Le cyclecar Morgan qui se classa premier à Amiens (photo de 1913)

Dans les années 60, l'auteur eu le plaisir de le retrouver, tout à fait par hasard, dans un petit village au pied du Ventoux, E.FRANQUEBALME où il coulait une paisible retraite et il eut l'extrême gentillesse de lui donner deux clichés photographiques datant de cette belle époque, l'un, au volant d'un modèle "sport" équipé d'un moteur M.A.G (MOTOSACOCHE GENEVE) semi culbuté et l'autre, au volant d'un MORGAN "course" muni d'un moteur de même marque, mais beaucoup plus sophistiqué puisqu'il s'agissait d'un 8 soupapes : (4 par cylindre, on n'a rien inventé) identique, ou peut être même celui que H.F.S avait préparé et monté sur son 3 roues en prévision du TT anglais qui n'eut pas lieu en 1914.

Peu de temps après, en 1922 l'Agent Général à PARIS pour les MORGAN était SANDFORD, 72 Ave des Ternes mais c'était R. DARMONT qui, dans son usine de COURBEVOIE, les construisait sous licence: il achetait les moteurs chez MORGAN (entretien en 1966 avec l'auteur) et fabriquait châssis et carrosseries,

les moteurs, des M.A.G dans les débuts, puis des JAP.
Sur ces derniers, par la suite, il remplaça le carter de distribution par un carter au nom de DARMONT, de même que sur le fameux moteur à 8 soupapes, dont il avait hérité (nous ignorons de quelle manière) et que nous avons eu, un temps, la chance de posséder, il avait fait fabriquer une tôle, vissée sur la partie inférieure du carter destinée à cacher le sigle M.A.G, faisant ainsi croire que ce pouvait être un moteur "maison".

Les années 20-30 furent les années d'or de la démocratisation de l'automobile et vit se dérouler la grande saga de l'épopée cyclecariste.
Il convient de renseigner le lecteur sur le terme "cyclecar": en juillet 1920, l'Art 36 de la Loi des Finances accordait à cette catégorie de véhicule le bénéfice (sic) d'une imposition réduite à 100Frs par an, car les autres étaient matraqués, selon l'habitude consacrée depuis l'apparition de l'automobile, en fonction du nombre des chevaux du moteur (cette imposition fut abrogée dans les années 30, remplacée par une taxe sur les carburants, plus juste il faut en convenir, puis, sans que l'on réduise la dite taxe, rétablie sous le faux prétexte de l'aide aux vieux par un certain RAMADIER dans les années 60, (dire des municipalités le glorifie en baptisant de son nom, certaines rues ou même boulevards !!! la honte).
Mais pour être admis dans cette catégorie privilégiée, le cyclecar devait correspondre à certains critères : ne pas peser plus de 350kgs, être à deux places seulement, posséder un moteur ne dépassant pas une cylindrée de 1100 cm3.
Ajoutons dès 1926 l'Etat abrogea cette disposition favorable et ramena les cyclecars dans le troupeau de ses vaches à lait...

Il n'en reste pas moins que la mouvance cyclecariste fut énorme durant une dizaine d'année avec comme point culminant, l'année 1924, qui fut, comme pour le vin une bonne année, dans son répertoire des cyclecars MOTO REVUE dans son numéro du Salon, en cite 35 (sans parler des "voiturettes" genre 5 CV CITROEN ou PEUGEOT ou 6 CV RENAULT qui ne pouvaient pas être cataloguées cyclecar en raison de leur poids) et la REVUE MOTOCYCLISTE en cite 29.

Deux courants de fabrication se dégagèrent, la tendance "voiture" qui consistait à produire une voiture en réduction, avec tous les inconvénients découlant de la diminution obligatoire des organes constitutifs pour des raisons de poids, et de prix de revient, par exemple la suppression quasi générale des différentiels qui avait pour conséquence entre autre, des voies arrières réduites, et l'usure féroce des pneus, et la tendance "motocycliste" qui recherchait la diminution du prix dans la simplification, par l'adoption de moteur bi-cylindres, voire monocylindre, par le

montage de transmission à chaînes ou a courroies, par un changement de vitesses à crabots ou à friction, par l'étude de véhicule à trois roues, que celle-ci fut à l'avant ou à l'arrière.

Au fil des ans, la tendance voiture évolua vers la "voiturette" et celle, motocycliste perdura avec deux ou trois marques dont, il faut en convenir par le nombre d'engins construits, MORGAN sort en qualité de vainqueur absolu.

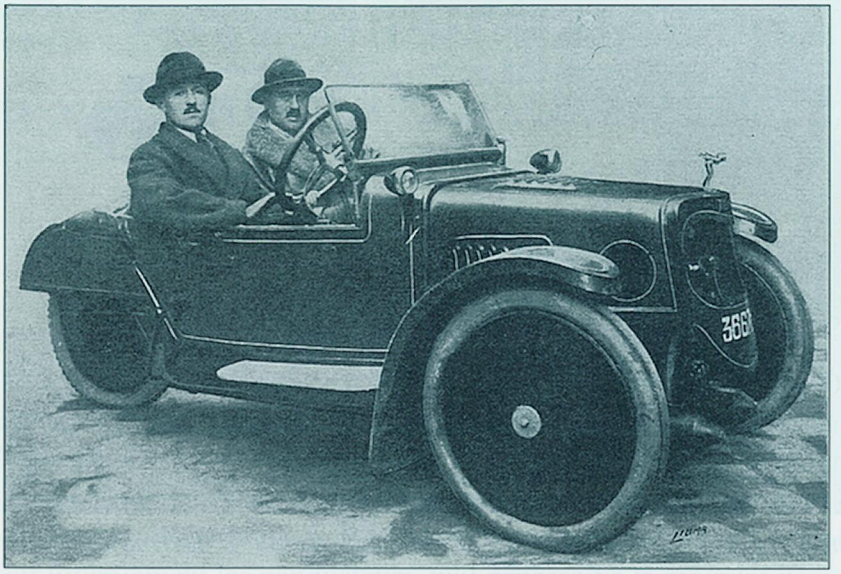


Photo de 1921

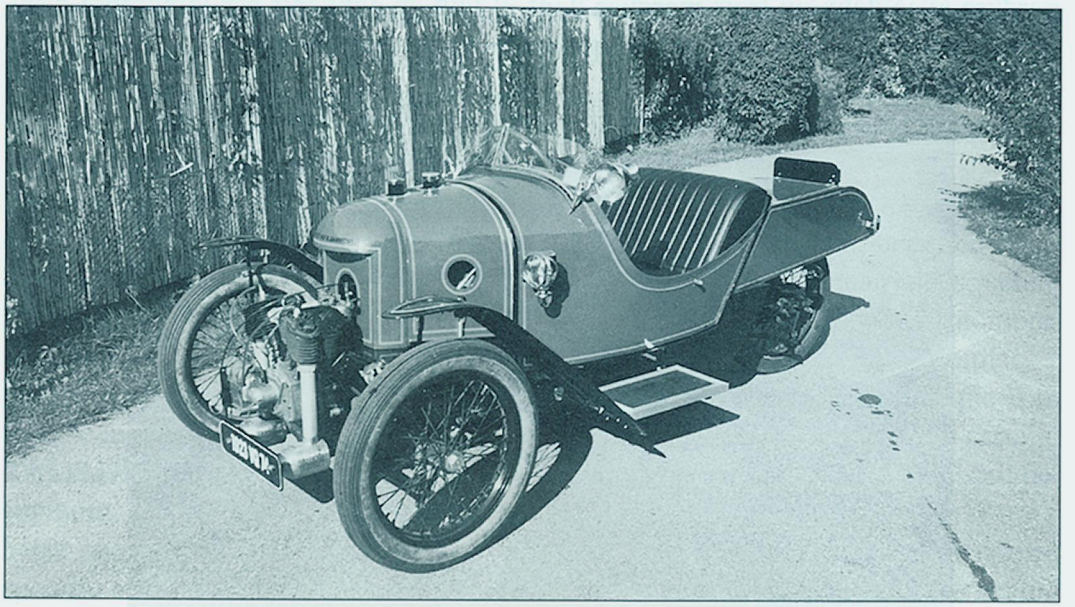
Il est amusant, lorsqu'on fouille dans les revues ou dans les catalogues d'époque, de comparer les arguments de vente.

Si l'on s'attache à nos deux adversaires d'AMIENS en 1913 : MORGAN et BEDELIA, qui représentaient d'ailleurs les purs exemples de la tendance motocycliste, avec les moteurs à 2 cylindres, leur transmission spéciales, l'un à courroies, l'autre à chaînes etc…, on constate que la hache de guerre n'était toujours pas enterrée.

BEDELIA dans sa brochure explicative, développait les idées maîtresses qui présidaient à sa construction... *sans faire un véhicule ridicule comme certains appareils dissymétriques, tels ceux qui commencent par exemple à nous venir d'Angleterre...*

Et DARMONT *Le Constructeur du MORGAN* répliquait dans son catalogue de quatre pages: *certains ont une transmission par courroie (en particulier BEDELIA) qui certainement est légère et simple, mais ils ne peuvent prétendre avoir trouvé leur résistance dans des conditions sévères...* .

BEDELIA étoffa sa fabrication, revendit la marque à un certain JACQUEMIN, puis disparu rapidement; on doit cependant lui rendre justice en précisant qu'en France, ce fut BOURBEAU et son associé DEVAUX leurs constructeurs, qui furent les pionniers et les "inventeurs" du cyclecar, comme H.F.S le fut en Angleterre.



Darmont-Morgan Runabout - 1923 (Un des premiers assemblé en France)

Le MORGAN construit par DARMONT resta donc pratiquement le seul cyclecar "populaire" dans tous les sens du terme, mais non l'unique " trois pattes" du marché, car dès 1923, SANDFORD qui s'était fâché avec DARMONT, à la suite de démêlés qui faisaient l'essentiel des discussions des bistrots de COURBEVOIE, construisit son premier trois roues, largement inspiré de la construction de MALVERN; roues indépendantes à l'avant par coulisseaux, transmission à chaîne unique avec boite de vitesses et moteur à quatre cylindres (en 1935 il sortira également un modèle à moteur 2 cylindres flat van, construit, selon nos sources, par GNOME & RHONE).

Apparu également sur le marché le trois roues D'YRSAN, avec moteur RUBY 4 cylindres, roues avant indépendantes par deux ressorts transversaux.

Mais le terme "populaire" resta au seul MORGAN de par son prix, DARMONT était fier des slogans affichés sur ses publicités: *MORGAN l'offre la plus économique du marché...* ou *Pourquoi acheter une grosse moto et un sidecar ?*

Alors que pour meilleur marché vous pouvez avoir un MORGAN rapide, solide, confortable ... il proposait un modèle à 5.800 Frs alors qu'un SANDFORD s'affichait le double et qu'une 5 CV CITROEN coûtait entre 10.800 et 12.800 Frs.

Les ventes étaient bonnes, appuyées par des résultats sportifs nombreux, principalement en côte, au cours des journées de records mondiaux et en régularité, de 1921 à 1927 MORGAN trusta la catégorie 1100 dans tous les PARIS-NICE, en 1924 les MORGAN de DARMONT, possédaient les records du monde dans différentes catégories et cylindrées à 97 km/h, 125 km/h et 146 km/h...

En 1922 MORGAN alias DARMONT garantissait ....*une consommation d'essence n' excédant pas 51 au cent et 1 litre d'huile pour 1000 km*.... ainsi que la vitesse de ...*80 km/h pour le modèle sporting et 100 km/h pour le modèle sport*...vitesse qui sera augmentée les années suivantes à 120 km/h.

Il faut se replacer dans le temps de l'époque pour apprécier ces indications, en 1923/24 que trouvait-on sur les routes? certes, quelques rapides BUGATTI , HISPANO, VOISIN , mais la majeure partie des véhicules étaient des CITROEN 5CV ou B2 des 5CV PEUGEOT, des 6CV RENAULT, des BERLIET, des limousines DELAGE voire même des autos d'avant la guerre.., certes robustes et souvent fiables, mais peu susceptibles de performances, particulièrement en côte; l'heureux possesseur d'un MORGAN muni d'un moteur au couple fantastique pour l'époque, ridiculisait littéralement les conducteurs qu'il dépassait à la moindre dénivellation.

Alors que la plupart, sinon la totalité des marques éphémères disparaissaient, les survivantes s'orientaient vers l'automobile traditionnelle, comme AMILCAR ou SALMSON, MORGAN subsistait et augmentait ses ventes, non sans suivre une évolution technique identique à celle de MALVERN.

Les agents à PARIS changeaient, d'autres spécialistes naissaient: BALSTRADE, DAGORNO, un magasin pour "la vente exclusive fut crée à PARIS 178 rue de Courselles.

Fin 1926 la fabrication des MORGAN français s'enrichi d'un nouveau modèle : Le MORGAN type DARMONT SPECIAL, équipé d'un bi-cylindre culbuté, a refroidissement par eau et muni de freins avant et de roues avec pneus à tringles. DARMONT avait copié purement et simplement le moteur BLACKBURN anglais, (les mauvaises langues ont prétendu que c'était avec un malin plaisir, car l'importateur de ces moteurs, n'était autre qu'un concurrent : M. SYRAN le constructeur des trois roues D'YRSAN).

Le " spécial" comme les fanatiques de la marque le nomment, fut lancé à grand renfort de publicité dans le N° 207 de MOTO REVUE, avec la précision : *R.DARMONT* ***Constructeur du MORGAN*** *crée un nouveau modèle MORGAN type DARMONT SPECIAL.*

DARMONT voulait à tous prix et à juste raison conserver l'aura et la bonne réputation du MORGAN et ne se séparera du sigle MORGAN qu'en 1933/34 au bénéfice de la seule appellation de DARMONT.

Il est temps, à l'évocation de cette période de la vie des MORGAN en France, de couper les pattes aux légendes, à celle du soit disant non règlement de la licence par DARMONT à MORGAN: Croyez-vous que J-F.S aurait laissé un mauvais payeur se servir de son nom et du sigle de sa marque sans réagir si tel avait été le cas? Peter MORGAN consulté il y a longtemps à ce sujet n'en aurait jamais entendu parler; à celle des manœuvres destinées à modifier les côtes de pièces de fabrication courantes (ex les roulements) afin que l'on soit obligé de les acheter chez DARMONT etc.. par contre, il semble établi que ce futé constructeur a quelques fois épié les acheteurs éventuels sortant de la boutique de SANDFORD pour les aborder et leur proposer une livraison excluant ce dernier de tout bénéfice...

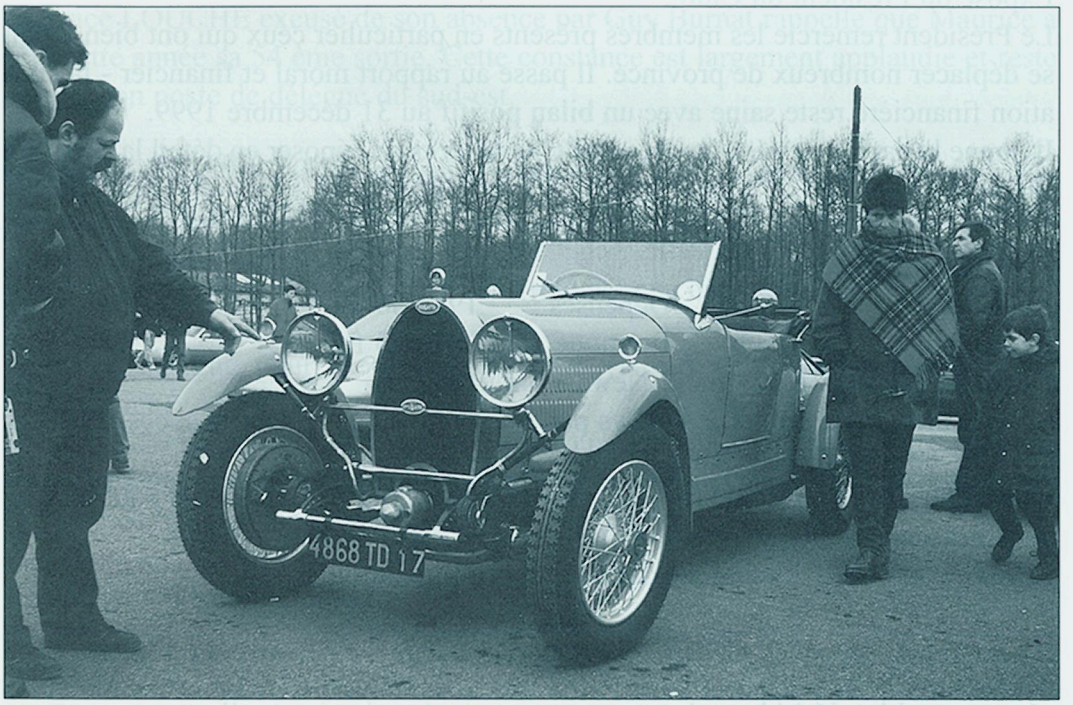
Mais n'était-ce pas aussi un peu d'antisémitisme, car DARMONT était juif et donc proche de ses sous, effectivement dans l'album des souvenirs du père de l'auteur, qui pilotait des MORGAN pour DARMONT, il y a, collés, beaucoup de télégrammes de louange et de remerciement, mais il en existe peu comme celui: *" félicitations pour votre brillant succès - stop- ci inclus mandat..."*

La marque MORGAN fut donc connue en France par DARMONT et ce jusqu'en 1934, cette année là, un DARMONT SPECIAL remporta sa catégorie au BOL d'OR et DARMONT axa sa publicité sur cette performance, pour lancer un nouveau modèle de trois roues, avec capot recouvrant le moteur, dénommé le 3 VB et ensuite le DARMONT V JUNIOR qui était un quatre roues toujours muni d'un bicylindre en V, et, luxe suprême (moyennant supplément) qui pouvait être équipé d'un démarreur.

La collaboration avec MORGAN s'éteignit à cette époque et c'est alors que l'on retrouva SANDFORD qui redevint l'Agent de MORGAN pour la France, mais qui fut freiné par les droits de douane appliqués à l'importation des véhicules complets, alors qu'ils étaient plus réduits pour les voitures en pièces détachées.
En 1936 SANDFORD poursuivit la fabrication de ses beaux (mais chers) trois

roues tout en important quelques rares MORGAN en châssis qu'il faisait carrosser en France.
Puis il inversa la formule et juste avant la dernière guerre, il importa un châssis muni de sa carrosserie, dans lesquels il implanta un moteur RUBY 4 cylindres, seule la calandre était différente, Didier COSTE le spécialiste SANDFORD a raconté dans un article de la revue L'ENTHOUSIASTE, aujourd'hui défunte, que cette voiture fut réquisitionnée par les Allemands lors de la débâcle de 1940 (et SANDFORD emprisonné).
A la libération, SANDFORD repris ses activités freinées par le manque de devises, il mourut en 1956. R.DARMONT qui avait réussit a échapper aux chambres à gaz en se réfugiant dans une ferme des Hautes Pyrénées, retrouva, comme il nous l'a écrit *le jour de l'aube sublime* (le débarquement), une de ses propriétés à St TROPEZ, où en 1966 il cultivait ses vignes au volant d'un FERGUSON, d'où il descendit pour nous recevoir.....

Guy BURNAT.



Il ne faisait vraiment pas chaud à Monthléry le 12 mars...rendez-vous le 29 et 30 avril pour le Vintage sur ce même circuit.

Procès Verbal d'A.G.O du 12 février 2000 pour l'exercice 1999

Tous les membres du Morgan Club de France ont été régulièrement convoqués pour assister à l'Assemblée Générale Ordinaire an deux mille, le 12 février à 18h au MERIDIEN ETOILE.

Après émargement de la feuille de présence il est contrôlé que 128 membres sont présents (55) ou représentés (73) et qu'en vertu des statuts l'Assemblée Générale Ordinaire et Extraordinaire peut valablement délibérer.

Constitution du Bureau :
Président : Michel BRAUN
Secrétaire : Jean-Louis MOREAU
Scrutateur : Jacqueline FROT-RENAUD.

Exposé du Président du Club :
Le Président remercie les membres présents en particulier ceux qui ont bien voulu se déplacer nombreux de province. Il passe au rapport moral et financier - la situation financière reste saine avec un bilan positif au 31 décembre 1999.
Il donne la parole au trésorier Bernard Chevalier pour exposer en détail la situation financière.

Pour l'exercice 1999 :

Recettes :	232.565 frs	Dépenses :	195.088 frs
Excédent :	37.476 frs	Boutique :	91.655 frs

Dépenses News : 16.027 frs (2 News + annuaire).
Si nous arrivons à produire 4 News par an comme nous le devrions, ces dépenses devront être multipliées par 2.
Cotisation à la FFVE : 600 frs ; nous avons versé 2343 frs à la Sacem pour le Mog de Bordeaux.
Après cet exposé l'Assemblée donne quitus à l'unanimité.

La boutique - Jacques CORIC est remercié par le Président pour l'intérêt et le dynamisme qu'il y apporte avec l'aide efficace d'Annie CORIC et les membres qui éventuellement apportent leur aide sur place. Il est décidé que les bénéfices de la boutique financeront une partie de la manifestation 2001 : Tour de France.

Le Club compte au 31 décembre 1999, 216 membres.

Le président remercie publiquement Alain et Monique HERMAN pour la très bonne organisation du Mog Bordeaux 99 dont le succès a été franc et massif avec 120 voitures participantes puis donne la parole aux délégués régionaux qui exposent brièvement leurs activités passées et font part de leur projet pour 2000. Quelques remaniements dans l'organisation des délégations sont devenus nécessaires.

Alain HERMAN quitte l'Ile de France pour prendre la délégation du Nord - basé au Touquet il couvrira Champagne Ardennes laissée sans délégué depuis le départ de Bertrand Moutard - Martin faute de candidat.

Françoise FICHET reste déléguée Ile de France pour 2000 mais prévient qu'elle désire se retirer en 2001.

Alain MACE très actif reste délégué Normandie.

Maurice LOUCHE excusé de son absence par Guy Burnat rappelle que Maurice a fêté cette année sa 54 ème sortie. Cette constance est largement applaudie et reste donc à son poste de délégué du sud-est.

Maurice CHARPENTIER - délégué du sud-ouest, très vaste territoire où les morganistes sont éparpillés et par conséquent difficile à réunir,, sera aidé par Patrick Perrin. Comme Maurice Louche, Maurice Charpentier est à son poste de délégué depuis plus de vingt ans. Vivement remercié pour sa constance.

Nouveau délégué pour la région sud-ouest (Nord) afin de soulager Maurice Charpentier :
Brian CRABTREE - membre du M.C.F depuis 11 ans, apprécié de tous ceux qui le connaissent, rigueur et sens de l'organisation, toujours aimable et disposé à rendre service, un vrai morganiste accepté à l'unanimité.

La délégation Rhône-Alpes :
Jean-Jacques BRUN, nous a également fait part de son désir d'abandonner ses fonctions pour raisons personnelles. Le programme des sorties 2000 est déjà arrêté au trois quart. Il conviendra de trouver un remplaçant. A Jean-Jacques que l'Assemblée remercie vivement pour le dévouement et le dynamisme dont il a fait preuve durant 4 années.

Marc Laskar - Berry Limousin, s'organise pour dynamiser sa délégation.

Patrick Le Quillec - nommé délégué Bretagne prend également en charge le Pays de Loire ; Douglas Hallawell se consacrant à la commission historique.

Etiennette Chevalier vient exposer le déroulement du MOG 2000 à Annecy, limité impérativement à 100 voitures. Les convocations seront envoyées au 1er mars 2000. Elle a obtenu l'aide de l'office du tourisme du Grand Bornant. Date du début du MOG, le vendredi 7 juillet 2000.

Jean-Louis Moreau est en charge de la commission technique, il signale qu'à ce jour seuls des hors club lui ont posé des questions. Jean-Frédéric Frot prépare un ouvrage complet sur l'entretien du Morgan (200 pages environ plus croquis) qui sera prêt pour la prochaine assemblée.
Pour la commission historique Douglas Hallawell nous a fait part du travail de recensement qu'il a commencé. Un tableau récapitulant ouvrages, articles, vidéo sur Morgan sera établi et mis à disposition des membres pour être complété.

Le président expose alors son grand projet pour 2001 : Le Tour de France - durée 8 jours du dimanche au dimanche. Michel Braun sera le coordinateur de cette manifestation et sera secondé par Jacques Coric apportant sa contribution. Chaque délégué de région prévoit le pique nique le midi, une visite et l'hôtel restaurant à l'étape du soir - 6000frs par couple pour les 8 jours. Les membres pourront ne participer qu'à une seule étape s'ils le désirent - Une question reste en suspend : l'assistance.

Michel Braun et Alain Herman propose de mettre le Morgan Club de France sur internet, plus E-Mail. Base de données assurée par Braun et Herman. Mr Scheidlé demande à ce que l'on mette dans le prochain annuaire l'adresse E-Mail pour ceux qui le préciseront par courrier.

Le Président remet alors le trophée Marin Frot à Jean-Frédéric Frot pour vingt années de bons et loyaux services rendus comme représentant du MCF auprès du Club anglais, affirmant et consolidant ainsi nos bonnes relations avec le MSCC et l'usine.

La séance est levée à 20 heures.

Pierre-Henri Mahul importateur Morgan en France et membre du Club, séance levée nous fait part de sa volonté de créer un nouveau club qu'il appellera « *Le cercle des Morgan de France* ». Le Président lui souhaite au nom du M.C.F bonne chance et longue vie au nouveau club.

Jacqueline Frot

Voiture de Mme Jane Morgan (voir article suivant).

INSOLITES

Vous êtes enfin propriétaire d'une Morgan. Unique, bien sur, c'est la vôtre, celle que vous avez choisie après mure réflexion ou des années d'attente. Elle est rouge avec des ailes jaunes ou bleues avec un intérieur vert. Vous l'avez trouvée ainsi ou fait restaurer selon votre goût. Elle est unique, peu de gens peuvent en dire autant : j'ai une Morgan et elle est unique. Sans vous offenser, il existe des Morgan absolument uniques, car produite à un seul exemplaire. Oui, je sais, la votre aussi de par ses options ou sa peinture, mais il existe aussi, ne vous en déplaise, des Morgan hors du commun... pas des mortels, mais de la très réduite sphère des Morgan. Savez vous que l'usine ou quelques particuliers ont construit ou fait construire des modèles uniques. Je veux dire un seul exemplaire. Le vôtre utilise une base construite à plusieurs dizaines d'exemplaires (cela est déjà unique, me souvenant être propriétaire d'une 309 GTI, 16 soupapes en 1993, seuls 793 exemplaires avaient été construits cette année là, soit 2 ans de production Morgan et l'on me l'a volée, gage de sa rareté ??? . Ainsi des pièces uniques, je veux dire les Morgan construites à l'unité il en existe et pas seulement construite par des particuliers car la liste serait infinie mais aussi par l'usine. Je ne parlerai pas des prototypes, ceux qui passeront en production. Ils sont uniques parce que prototypes.. Encore que chez Morgan on les qualifierait de banc d'essai. Tous ou presque ont été transformé, la plupart par des collectionneurs. L'usine n'a jamais osé croire qu'il y aurait suffisamment de fous pour faire de Morgan un mythe. Je tiens de Peter que sa meilleure publicité, c'était les Clubs et par essence les voitures dites anciennes qui préservaient le mythe.
Alors dans ce qui suit je vais vous conter quelques Morgan "uniques". Elles sont plus rares que les vôtres, construites à un seul exemplaire. Fait encore plus rare, la plupart d'entre elles ont été préservées. Alors, rêvez, un jour elle peut devenir la votre.

CONSTRUITES PAR L'USINE :

1937 : 4/4 tout terrain (ou 4x4!!!).
Fort de ses nombreux succès dans les trials, l'usine décide d'être encore plus performantes en construisant une 4/4 châssis court (châssis n°380) équipée d'un Ford 10 et immatriculée BWP 47. Longtemps la propriété de Arthur Neal, récemment disparu, lui, pas la voiture, cette voiture a depuis toujours participé aux trials. Oui vous avez bien compris, c'est comme pour les motos, un trial, avec l'obligation de passer dans des coins impossibles sans s'arrêter. Raison pour laquelle les premières

Morgan 4 roues avaient 2 roues de secours ce qui leurs permettaient de pouvoir changer le train propulseur suivant la qualité du terrain.

1937 : Course à la puissance, V8 ou compresseur?
L'usine monte sur le Coventry Climax 1122 cm3 de la 4/4 un compresseur ROOTS. Le vilebrequin ne résiste pas à la greffe et signera l'abandon du projet. Dans le même temps, H.F.S. Morgan monte sur un autre châssis le Ford V8 latéral de 2.238 cm3 (celui là même qui équipera les Ford Vedette "Versailles" jusqu'en 1961). Succès garanti au plan des performances, mais pas au niveau fiscal !!! La législation taxant brutalement le projet, celui ci est abandonné. Retour à la case compresseur : le moteur est remplacé sur le même châssis par un Ford 8, latéral, avec un compresseur Amott et une cylindrée qui passe de 933 à 1021 cm3, le tout en collaboration avec Carburettors Ltd. Le projet est essayé dans un ou deux rallye mais d'après Peter Morgan, la production n'aurait jamais été envisagée. Quoiqu'il en soit la deuxième guerre mondiale met définitivement fin au projet. En fait de par une meilleure conception, il eut été plus approprié de monter un compresseur sur le Coventry Climax de 1098 cm3. Mais toujours suivant Peter, la réglementation des courses en vigueur avait alors fait passer la voiture dans une catégorie supérieure où les résultats auraient été plus difficiles à obtenir face à la concurrence.

1951 - 1952 : un coupé pour la famille.
Vous connaissez le "Drophead Coupé", une version plus "confortable" du roadster car l'on y est mieux protégé des intempéries grâce à des portières plus hautes et des vitres fixes (tout est relatif !!!). Proposé en deux places dès la sortie de la +4 en 1950, l'usine ne construisit qu'un seul exemplaire en 4 places à comparer aux 117 construits en 2 places. Autant vous préciser qu'il n'y avait aucun emplacement pour les bagages.

1960 : un coupé pour la famille (bis).
Mais cette fois pour la famille de H.F.S., qui à la demande de l'une de ses parentes, Mrs Skimmer, fit construire un "Drophead coupé" 2 places sur la base d'une 4/4 série II. Rappelons que le coupé n'était alors disponible que sur la base des +4. Châssis n°A 553, immatriculée 380 RAB, elle était jaune et fut livrée le Ier février 1960.

1966 : une "Super Sport" familiale.
Eric White, le concessionnaire Morgan le plus important, se fit construire par l'usine une +4 "Super Sport", 4 places. Livrée en novembre 1966, en vert, intérieur

noir, elle était de l'aveu de son propriétaire, une superbe voiture, performante mais abusivement gourmande. Immatriculée EMJ266E, elle fut vendue 7 ans plus tard à Roger Williams à qui elle avait été promise par Eric White. Elle fut l'objet d'une restauration complète en 1978.

1971 : une +8, pour Madame.
Au départ prototype pour tester à la fois la transmission automatique et la carrosserie du "Drophead Coupé", cette +8, n° de châssis 7317, fut immatriculée le Ier janvier 1971 pour Mme Jane Morgan, qui en fit sa voiture quotidienne. En effet entre le poids de la boîte auto et de la carrosserie, les performances largement diminuées firent prendre la décision de ne pas commercialiser le projet.

1972 : une +8 familiale.
Eric White, toujours lui, revendit la précédente lorsqu'il prit livraison de sa +8, 4 places. Livrée en juillet 1972, toujours verte et intérieur tout cuir noir, elle était en outre équipée de la version précédente, plus puissante, du 3,5 L Rover, mais déjà de la boîte 4 et non de la boîte Moss. D'abord immatriculée XMJ 842, elle prit le n°23 HEW (pour Hugh Eric White). La greffe des 2 places supplémentaires avait toutefois altéré les qualités routières de la +8, et d'après Eric White, elle était plus une Grand Tourisme qu'une sportive.

CONSTRUITES PAR DES CARROSSIERS.

1949 : un break II1.
Peaniore garage Ltd, basé à Alphington, Exeter, propose cette année là un break "woodies", dans le style américain d'après guerre. Dépourvu de sièges arrières, il offre une capacité de chargement de 40 pieds cube. Sachant que vous avez trois pieds dans un mètre je vous fait grâce des chiffres après la virgule, il vous est facile de faire la conversion en mètres A la louche cela fait, grosso modo et à peu près, environ dans les 1,2 m3. Le succès de cette transformation d'une voiture de sport en break à tout faire fut unique....un seul exemplaire, celui de démonstration fut construit. L'histoire ne dit pas s'il trouva preneur.

1952 : une +4 "salon".
Cooper Motor Bodies de Putney, près de Londres construisent sur châssis +4 et sur commande une carrosserie dite "Saloon". Norman Clarke et sa femme, les propriétaires en assurent le dessin : l'avant reprend intégralement celui de la +4, tandis que l'amère est habillée d'une assez élégante carrosserie fermée terminée par un

coffre à bagages. Livrée le Ier novembre 1952, sur le châssis P2291, elle est grise, intérieur cuir de la même couleur et est équipée d'un toit ouvrant. Immatriculée PMB 173, elle a été restaurée entièrement pour être présentée au Mog anglais en 1992.

1953 : une +4 avec coffre à bagage.

Coach bodies Ltd, à Londres, transforme une carrosserie de +4 flat rad, 2 places, en lui adjoignant 2 sièges supplémentaires, derrière lesquels il loge la roue de secours. C'est derrière celle-ci qu'est aménagé un coffre à bagages fermé. La capote est modifiée afin d'offrir un peu plu de hauteur "sous plafond" aux passagers arrières.

Je vous proposerai la prochaine fois, les carrosseries spéciales faites pour la compétition dont une surprenante "Ferrarri-Morgan".

Jean-Christophe Frot.

RHONE-ALPES... RHIN-VOSGES

Véronique et Christophe CUNY sont les seuls membres du club à résider en Alsace ; à Strasbourg exactement. La région la plus proche étant Rhône Alpes, ils ont déjà eu l'occasion de venir nous rejoindre à différentes sorties faites en Bresse; et ils étaient aussi au MOG à Cannes en 1998, où Etiennette et moi avons fait leur connaissance.

Les 12 & 13 juin derniers, ils nous avaient conviés à découvrir leur région ; et c'est ainsi que plusieurs MORGAN immatriculées 69, 42, 43, 71, 74 ont convergé sur Strasbourg après une habile manœuvre d'encerclement orchestrée par le général J.J.BRUN.

Avec Etiennette, nous formions l'avant garde puisque nous avons quitté Annecy le jeudi soir pour coucher à Mulhouse après avoir traversé la Suisse de nuit par un temps exécrable, et sur des autoroutes fréquemment en travaux. Inutile de dire que j'étais soulagé de trouver l'hôtel près de Bale que nous avions réservé par téléphone. D'autant plus soulagé que mon échappement faisait de plus en plus de bruit au niveau du raccord collecteur/tube, signe que la bride se desserrait. Vu qu'il était près de minuit et qu'il pleuvait à seaux, je remettais la réparation au lendemain. Ce problème me préoccupait un peu car nous devions impérativement être à Strasbourg à 10 heures pour un rendez-vous professionnel, en tenue présentable, et propres sur nous... Il faut toujours réfléchir à deux fois avant de s'organiser pour passer en frais professionnels un déplacement en MORGAN !

6H30 vendredi 11 juin, le réveil me tire de mes toiles. Je me précipite à la fenêtre : le jour se lève, il ne pleut plus, ouf ! Je prends mes outils et je fonce au parking ou je trouve ma MORGAN en train de s'égoutter au milieu de VOLVO, MERCEDES ou BMW. Je me couche sous l'aile gauche et je comprends de suite ce qui se passe : le silent-bloc avant de fixation de l'échappement a lâché, du coup, le poids du silencieux tire sur le tube qui se démanche du collecteur. Avec mon cric, je remonte l'ensemble à la bonne hauteur ; avec du fil de fer, je refais la fixation du silent-bloc qui a lâché, je resserre la bride. Ce n'est pas beau mais ça devrait tenir ; au moins jusqu'à Strasbourg... Je dois préciser que, pendant cette réparation, j'étais couché sur l'asphalte détrempé du parking, les mains noires et le blue jean itou. Autour de moi, des types en costard montaient dans leurs luxueuses berlines diesel après m'avoir regardé avec commisération, curiosité ou pitié. A ce moment, j'ai eu profondément conscience de ma condition de Morganiste ; qu'ils

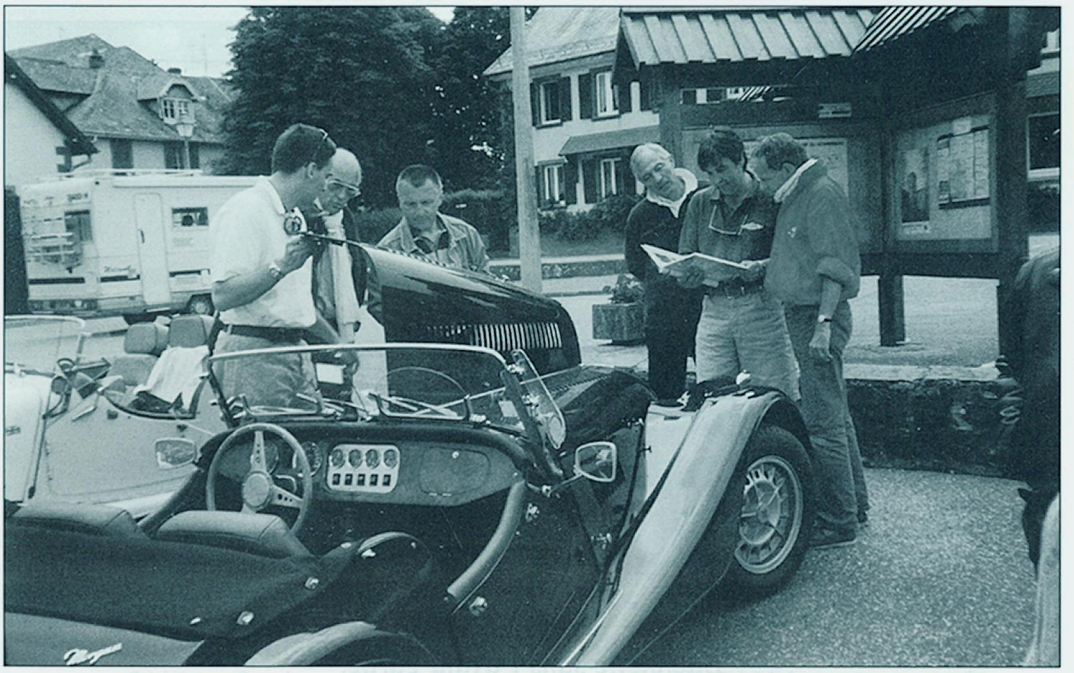
sachent tous que je les plains sincèrement de rouler dans leurs bocaux, et que je n'aurais donné ma place pour rien au monde!

Retour à la chambre, heureux et soulagé. Douche, rasage, petit déjeuner, on charge l'auto et en route pour Strasbourg où, une fois n'est pas coutume, nous arriverons à l'heure prévue.

Etiennette sans l'avant garde.

Après une dure journée de labeur, nous retrouvons la MORGAN pour rejoindre l'hôtel MAISON ROUGE qui se trouve dans le centre piétonnier de Strasbourg. Nous sommes à l'heure de pointe, tout le centre ville est en travaux, et le plan d'accès n'est pas très rassurant ; nous menaçant de nous perdre irrémédiablement si nous ne le suivons pas à la lettre. Nous avançons donc au milieu des piétons (écartez-vous, manants...) suivant aveuglément le plan, et nous arrivons pile sur l'entrée du minuscule parking de l'hôtel, réservé pour nous. Nous sommes les premiers, ce qui n'a rien d'étonnant. Sitôt pris possession de notre chambre, je retourne au parking consolider ma réparation. Si le chasseur de l'hôtel attendait des rupins en voiture de prestige, en me voyant , il va réviser son jugement ! Pendant ce temps, vont arriver les GRANET, puis les THEVENARD, puis la moitié des BRUN, l'autre moitié suivant à une demi-heure. Explication : J.J. et Zette se sont perdus en MORGAN dans les rues piétonnes ; Zette a décidé de terminer à pieds, et a rejoint l'hôtel en 2 minutes ; J.J. a été nettement plus long, en MORGAN .

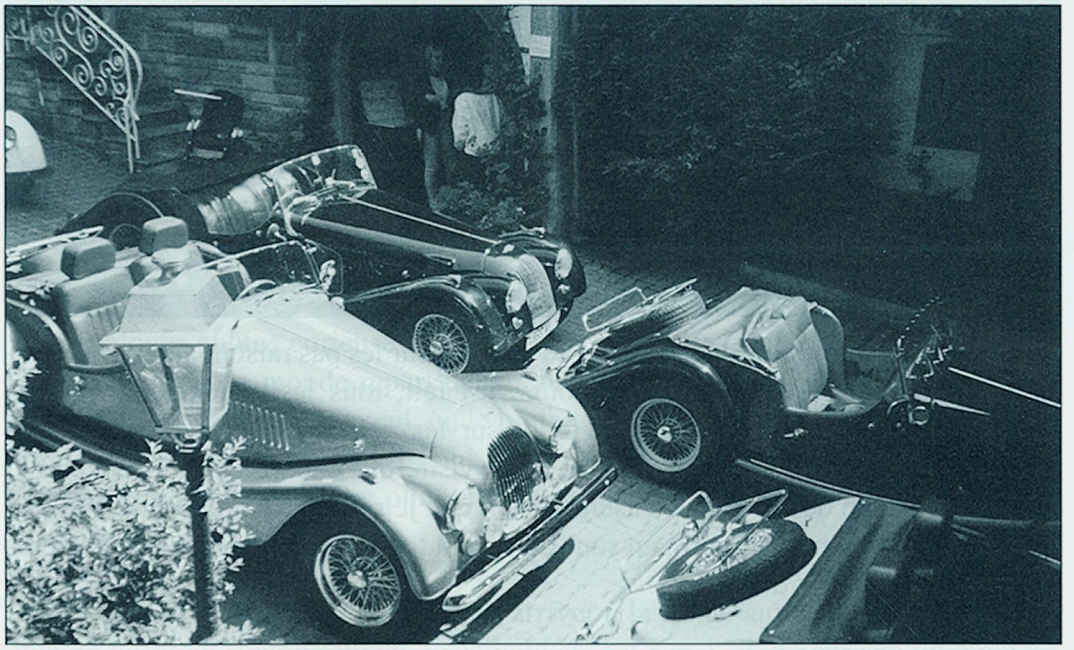
Retrouvailles dans le lobby, où Christophe CUNY vient nous chercher pour emmener le groupe à bord de voitures normales (la sienne et celle de Véronique, qui attendait dehors) à 15Km de là, dans un charmant restaurant au bord de l'eau, où nous retrouvons un groupe de leurs amis. On mange des tartes flambées excellentes, on boit, on fait connaissance, et on s'amuse bien. Retour à l'hôtel sans encombr, radaR, ni alcotest.



Samedi matin, Christophe revient nous chercher, cette fois dans sa superbe +8 qui marche nettement mieux qu'à Cannes 9 mois plus tôt. Véronique, pour sa part, est dans sa Golf. Vu son état de grossesse avancé, c'est peut être plus prudent… on quitte Strasbourg direction BOERSCH. Superbe cité qui présente la particularité d'avoir 2 enceintes (3 avec Véronique) et donc 2 portes successives. A la première, nous retrouvons la +8 des LIVET qui se joignent au cortège pour rejoindre l'hôtel de ville. Petit mot d'accueil d'un élu, puis un historien nous raconte la ville et nous explique le pourquoi de certaines particularités architecturales. Ensuite, kugelhof et vin blanc.

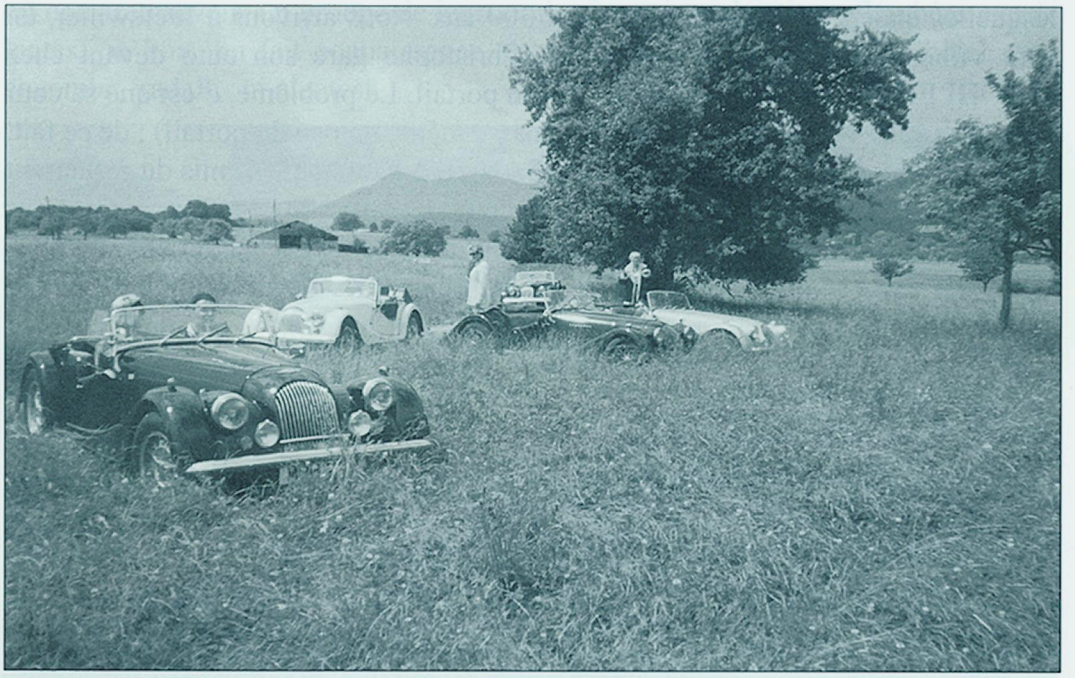
On ressort peu après, on prend quelques photos, et on repart. A partir de là, on prend la route des vins, cap au sud. Christophe ouvre la route, le temps est superbe, mon échappement tient, tout va bien.

La route est très belle, vallonnée et tortueuse, avec par endroit de très beaux points de vue. Il faut seulement faire attention, dans les traversées d'agglomérations, aux pavés qui sont très inégaux et glissants ; et à des rigoles parfois fort profondes, lesquelles étaient les seuls égouts voici 300 ans. Nous arrivons à Itterswiller, un petit village au milieu des vignes, où Christophe gare son auto devant chez M.SOHLER viticulteur qui nous ouvre son portail. Le problème, c'est que sa cour est pleine avec 4 MORGAN (la 4ème dépasse même un peu du portail) ; de ce fait, on crée un petit embouteillage de MORGAN ; d'autant que les amis du restaurant de la veille au soir nous ont rejoint avec une +8 et une MGB. Par contre, nous tenons tous sans problème dans la cave et le vin est excellent, ce qui fait que nous tenons quelques temps… Il faut quand même se décider à repartir, toujours vers le sud au milieu des vignes.



Quelques nids de cigognes plus loin, on bifurque en direction de la ligne bleue des Vosges, on monte insensiblement jusqu'à rejoindre la ferme auberge de Pierreusegoutte. Nonobstant les plaintes des frileuses, on s'installe en terrasse histoire de tâter de la spécialité locale. Tout est excellent, nos organisateurs connaissent les bonnes adresses. Après le repas, Véronique nous quitte pour se reposer afin d'être en forme pour le soir. Toujours derrière Christophe, on attaque une montée de col sympa. Sa voiture marche vraiment beaucoup mieux qu'à Cannes, et il a fallu sérieusement se cracher dans les mains pour garder le contact. Au col, la colonne s'est quelque peu étirée. On continue ensuite à un rythme plus

raisonnable sur des routes toujours aussi vallonnées et viroleuses pour arriver regroupés à la distillerie NUSBAUMER à Steige. Tout le monde est en pleine forme après le repas et l'arsouille digestive.



Visite des alambics, puis dégustation (à volonté pour les pas raisonnables), je m'inquiète un peu pour la suite du parcours. En fait, tous les conducteurs ont été raisonnables, et tout s'est très bien passé sur les petites routes du Mont Sainte Odile. Avant de rentrer sur Strasbourg, nous visiterons encore Ottrott, petite ville historique pleine de charme. L'enseignement que je retire de cette journée est que les Alsaciens aiment leur pays, en sont fiers, font tout ce qu'il faut pour le préserver et l'embellir. Bravo !

La balade en MORGAN est finie, mais pas la journée. On se douche, on se change et on redescend rejoindre Christophe et Véronique qui vont cette fois nous piloter à pieds dans les rues du centre historique. Strasbourg est une très belle ville, avec une vie nocturne développée. La balade s'achève dans un winstub face à une choucroute bienvenue ; même si ce n'est pas la saison. Véronique était déçue par la choucroute et nous assurait qu'elle était normalement bien meilleure ; moi, je l'ai trouvée déjà très bonne. Après, chacun va se coucher ; avec Philippe et Geneviève THEVENARD, nous allons faire quelques pas dans la Petite France (attention à vos sacs, Mesdames…) avant de rentrer à l'hôtel.

Le lendemain matin, on boucle les bagages, on charge les voitures, je consolide ma fixation d'échappement, et on y va derrière Christophe et Véronique, tous deux dans la +8. Cette fois, on part pour une boucle au Nord-Ouest de Strasbourg. On quitte vite la nationale pour attaquer des petites routes qui serpentent dans les bois. Attaquer est bien le mot qui convient, on s'amuse comme des fous ; les seuls ralentissements étant quand Véronique fait à Christophe le chantage à l'accouchement prématuré. Tout le monde suit, y compris J.J. BRUN qui nous fera remarquer à la pause qu'on avait vraiment l'impression d'être aspirés dans une trouée au milieu des arbres. C'était par moment assez sportif car, bien qu'on soit en juin, on a eu droit à une série de giboulées qui venaient arranger l'adhérence. Pas question de re capoter pour autant; lorsque tombait une nouvelle averse, on était déjà sec de la précédente.

Christophe connaît bien le coin et nous guide comme un chef. Notre but est de rejoindre une autre ferme auberge où doivent nous attendre les amis qui nous avaient accompagné la veille. On touche au but, Christophe prend le petit chemin qui y mène, et, 5 km de cahots plus loin, constate qu'il s'est trompé ; la ferme auberge est à 500m, à vol d'oiseau, mais de l'autre côté d'un vallon, sans possibilité de couper. Il faut donc faire demi-tour, et nous sommes au milieu de prés où l'herbe mesure presque un mètre de haut. Comme le chemin fait juste la largeur d'une voiture, on joue les moissonneuses-batteuses ; ça me donnera l'occasion de faire quelques photos curieuses. Zette BRUN, prudente, préfère descendre pour la manœuvre. Tout le monde repart dans l'autre sens, et on se regroupe au bout du chemin. J.J. BRUN est tout seul, on le lui fait remarquer ; et il réalise qu'il a oublié Zette après le demi-tour. Catastrophé, il retourne immédiatement la chercher, nous avons préféré tous l'attendre plutôt que de doubler la ration de chemin et assister aux retrouvailles…

Ensuite, on trouve le bon chemin pour arriver à la ferme auberge où on doit déjeuner en terrasse. Heureusement, les giboulées ont cessé, et on passera un moment très agréable. L'endroit est aussi un centre équestre ; la viande, qui était à volonté, n'était pas de cheval.

Comme tout a une fin, il faut penser à prendre le chemin du retour. Nous roulerons avec les THEVENARD jusqu'à Mulhouse où nous nous arrêtons sur une bretelle pour se dire au revoir. Résultat, en repartant, Philippe se trompe et prend la direction de Bâle, s'offrant ainsi une rallonge de 30 km qui a du le mettre de bonne humeur…

Nous retraversons la Suisse dans l'autre sens, en jouant à cache-cache avec les orages. Tout se passe très bien jusqu'à l'approche de Lausanne puisque nous sommes toujours secs. Nous franchissons une série de viaducs et tunnels qui surplombent le Léman, et avant de s'engouffrer dans le dernier, on voit derrière la hauteur sous laquelle il passe des nuages très noirs et des éclairs. Pas le temps de s'arrêter avant le tunnel dans ce trafic très chargé, pas de bande d'arrêt d'urgence sous le tunnel, voici la sortie et je vois, 100 mètres après, un vrai mur d'eau qui arrive. A, droite, un accès à une station service, j'y plonge à 100/110kmh ; debout sur les freins, je rentre sous l'immense abri des pompes, je m'arrête de justesse (ça glisse). Je n'avais pas encore mis au point mort que tout était noyé autour de nous. On y est vraiment passé près ! Pas étonnant que ça glisse par terre, nous sommes arrêtés à l'emplacement des poids lourds, sous la pompe à gas-oil à gros débit. Au moins, on est sûrs de ne pas être dérangés, les camions ne roulent pas le dimanche. Un quart d'heure après, il ne pleut plus.

Après cette dernière péripétie, on rejoindra Annecy sans problème, et secs !

Pour conclure, on a passé un week-end très agréable et instructif (pas que sur les plans gastronomique et œnologique), on a vu les amis, et on a profité de nos autos. Quant à moi, il faut que je remette mon échappement en état pour de la prochaine expédition longue en prévision : Le MOG de Bordeaux.

Merci encore aux Alsaciens.

Bernard Chevalier

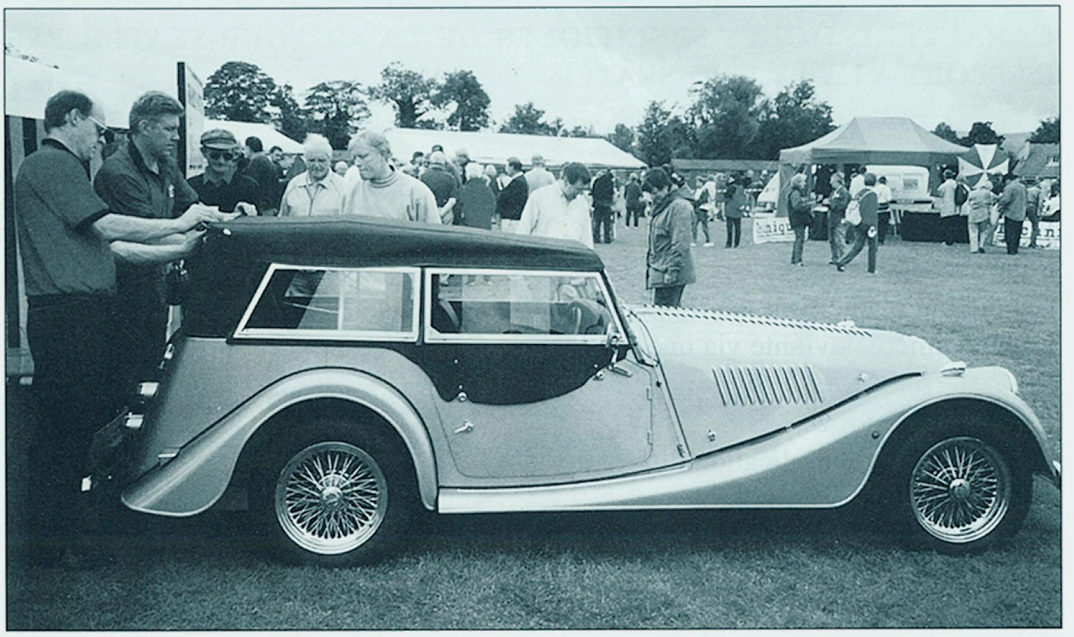
MORGAN 4/4 FOUR-SEATER

L'année du Millénaire sera riche en nouveautés pour Morgan. Probablement davantage que toutes celles qui l'on précédée et ont contribué à l'histoire du constructeur de Malvern Link.

En premier lieu, notons la disparition de la Série Plus 4, modèle animé par un moteur 2 litres d'origine Rover. La gamme actuelle s'articule par conséquent autour de deux motorisations, soit le quatre cylindre Ford Zetec 1,8 litre qui s'abrite derrière la calandre des 4/4, soit le V8 (3.9 ou 4.6 litres) estampillé Rover que l'on retrouve enchâssé sous le capot des puissantes Plus 8.

Ce n'est plus un secret pour personne, Morgan a dévoilé au salon de Genève une voiture 100% inédite, sur lequel nous reviendrons en temps utile Ce modèle s'appelle "Aéro 8".

D'ici là, laissez nous vous présenter la nouvelle 4/4 Four-Seater. Depuis 1937, Morgan a toujours compté sur une version à quatre places dans sa gamme, dérivée de son célèbre roadster.



Modèle présenté au MOG Ecosse en juillet 99.

Popularisé sous le nom de Tourer, cette dernière fait partie intégrante du patrimoine de la marque et a contribué largement à son succès. Précisons ici que, outre le fait de véhiculer quatre occupants et un flot de souvenirs, la Four-Seater a toujours constitué une offre parallèle à celle des Two-Seater. '

Toute règle à ses exceptions. La variante Four-Seater a disparu du tarif Morgan à la fin de 1997 pour réapparaître aujourd'hui sous une forme modernisée, Ainsi, l'habitable s'est allongé, les portes latérales ainsi que les side-screens ont été agrandis alors que poupe et capote ont été redessinées. Au passage, celle-ci a été réétudiée afin de rendre plus commode son maniement et dispose désormais d'une lunette arrière ouvrante.

C'est bien entendu la partie arrière de celui-ci qui a fait l'objet de tous les soins, avec de nouveaux sièges qui, outre le fait d'être positionnés différemment, disposent de dossiers rabattables séparément, surmontés d'appuis-tête amovibles. L'espace dévolu aux occupants arrière a été optimisé alors qu'on notera encore la parfaite intégration d'une console centrale incorporant un office de rangement.

Les points de fixation des ceintures de sécurité ont été déplacés vers le centre du véhicule, afin de faciliter l'accès aux places arrière.

CARACTERISTIQUES SPECIFIQUES DE LA 4/4 FOUR-SEATER PAR RAPPORT A LA 4/4 TWO-SEATER

Carrosserie
Habitacle rallongé au profit des occupants.
Portes et side-screens agrandis.
Poupe redessinée.
Capote (au maniement facilité) entièrement nouvelle.
Lunette amère ouvrante via une tirette.

Partie mécanique
Direction à démultiplication différente.
Pneumatiques majorés.
Réservoir de carburant de plus forte contenance.

Habitacle
Partie arrière repensée, avec dossiers de siège rabattables individuellement.
Console centrale à l'arrière, avec emplacement fourre-tout.

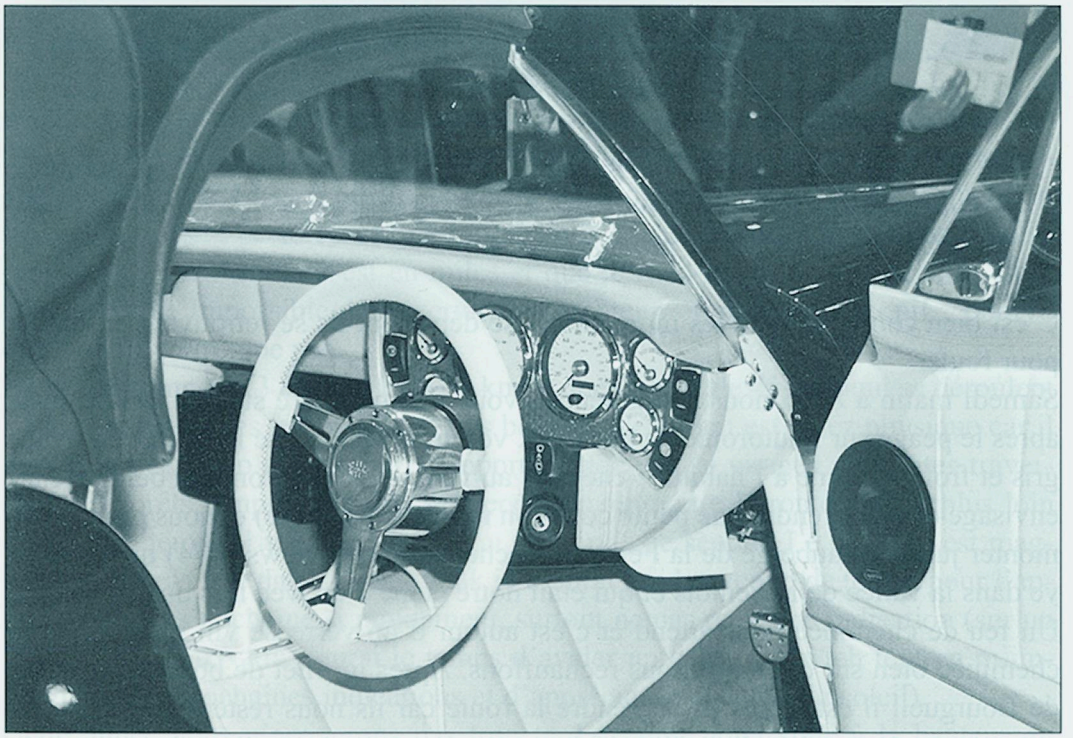
Ceinture de sécurité montées de façon à faciliter l'accessibilité aux quatre places.
Quatre appuis-tête-
Coffre modulable.

FICHE TECHNIQUE DE LA 4/4 FOUR-SEATER

Moteur

Type : 4 cylindres en ligne d'origine Ford Zetec-E bloc fonte et culasse alliage
Implantation : bloc monté longitudinalement à l'avant, avec boîte dans son prolongement.
Cylindrée : 1798cm3
Puissance : 114ch/84KW à 5750 t/min
Alimentation : injection électronique multipoint.
Distribution: 2 ACT entrainés par courroie 16 soupapes commandées par poussoir hydrauliques

JL.Moreau



Intérieur de l'Aéro 8 présenté en fin de News.

4ème WINTER RALLYE

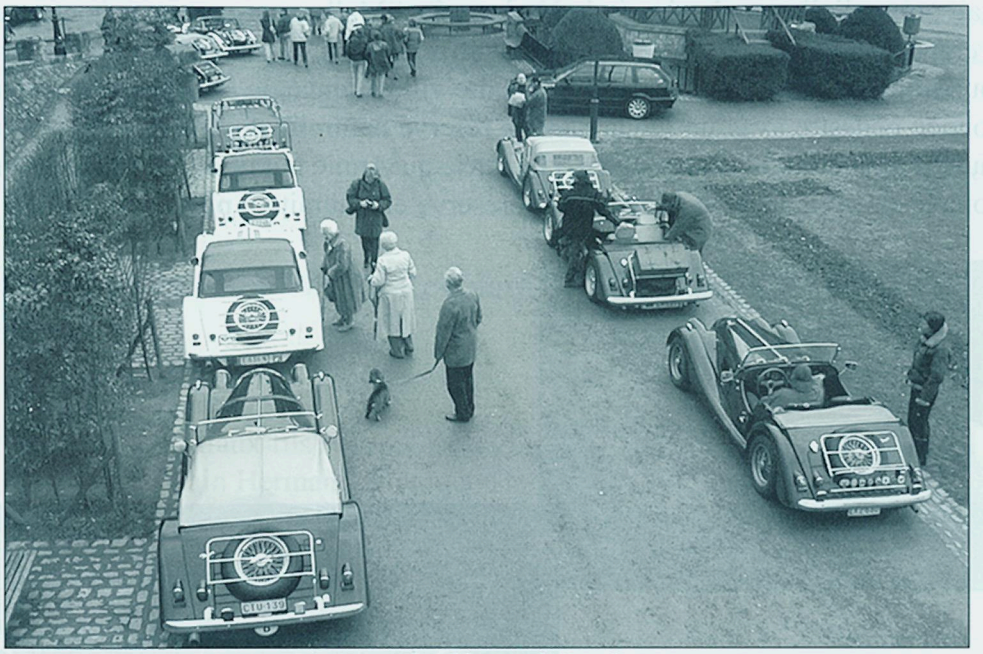
(18 et 19 mars 2000)

Comme chaque année nous nous sommes inscrits pour le rallye de régularité se déroulant au nord de la Belgique près de Francorchamps dans la région des Hautes Fagnes et participons avec la +8 d'Henri Lebarq. Le choix ne s'avérera pas idéal pour ce genre de rallye qui se déroule sur des petites routes sinueuses; à moins d'aller à des séances de culturisme pour muscler les bras... la conduite semble très physique mais quel bruit ce 8 cylindres, j'en rêve encore.
Dix voitures françaises venant de Normandie (1), région Ile de France (7), Picardie (1) et Nord (1) sont attendues :

Pilote	***Copilote***		
Goffaux fils	*Jean Charles Goffaux (père)*	:	*Roadster +8*
Alain Macé	*JC Prime*	:	*Roadster +4*
Henri Lebarq	*JL Moreau*	:	*Roadster +8*
Bernard Hanquet	*Cécile Hanquet*	:	*Roadster +4*
Didier Delannee	*Véronique*	:	*Roadster 4/4*
Nicole Prime	*Annie Lebarq*	:	*Tourer 4/4*
Patrick Dupetit	*Violette Dupetit et Oscar*	:	*Roadster +8*
Edouard Courmes	*Christiane Courmes*	:	*Roadster +8*
Jacques Coric	*Annie Alvès*	:	*Roadster +4*
Alain Herman	*Monique Herman*	:	*Tourer Plus 4*

C'est bien connu lorsque les morganistes se déplacent ils se retrouvent ensemble pour rouler.
Samedi matin à 8h45 nous avons rendez-vous à la première station service juste après le péage sur l'autoroute de l'Est. Six voitures quitte donc Paris par un temps gris et froid; comme à l'habitude cheveux au vent. Après la frontière belge Henry envisage d'aller prendre une petite collation rapide (j'en doute) et nous propose de monter jusqu'à l'auberge de la Ferme à Rochehaut (voir News n°74) qui se trouve dans la vallée de la Semois et qui était notre étape d'arrivée lors du 1er Winter. Un feu de cheminée nous attend et c'est autour d'un verre de vin blanc et de la cheminée bien sûr que nous nous réchauffons. Après un filet de bœuf et un verre de Bourgueil il est temps de reprendre la route car ils nous restent 130 km pour atteindre le départ du rallye. Vers 15 heures nous approchons d'un charmant petit village nommé Durbuy s/Ourthe. C'est la plus petite ville du monde, point de

départ du 4ème Winter Rallye organisé comme tous les ans par le Garage Albert de Bruxelles.



Attente du départ à Durbuy.

37 voitures sont inscrites et le départ est donné toutes les 3mn. Nous partons à 16h03 avec le n°17 dans un rugissement du 8 cylindres Nous avons l'intention d'améliorer notre performance de l'année précédente (5ème) mais on vient de se rappeler que le compteur est en miles et que le road-book indique des km entre chaque étape. Impossible de se servir du compteur, on naviguera au pif... pourvu que l'on ne se trompe pas.

Le rallye comporte 3 étapes (2 de 65 km et une de nuit de 45 km) qui se déroulent sur de petites routes vallonnées et très boisées. Le circuit est assez physique car il demande beaucoup d'attention, comporte beaucoup de virages, de routes traversant des forêts, empruntant des sentiers pour reprendre la route 800 m plus loin mais entre temps il y a un contrôle au milieu de ce sentier. Le paysage est magnifique mais la tête dans le road-book je n'aurai pas beaucoup de temps pour l'apprécier ; tout s'enchaîne si rapidement, surtout ne pas rater une indication (sur un tronçon de 2 ou 3 km j'aurai le temps d'avaler un demi sandwich tout en m'imprégnant des prochaines indications et d'apprécier le coucher du soleil).

Cette année nous n'arriverons pas trop tard à notre hôtel situé à la hauteur du Signal de Botrange, point culminant de Belgique qui se trouve à côté de Malmedy dans le domaine des hautes Fagnes. Le dîner prévu à 21h30 ne se terminera pas

trop tard et nous rejoindrons nos chambres pour un repos bien mérité.
Le lendemain matin , Jean, Annie et Thomas nous avaient réservé une surprise ; il était prévu d'aller sur le circuit du Nurburgring. Malheureusement un contretemps a empêché cet événement et ils nous ont proposé à la place de faire un circuit touristique (110km A/R) jusqu'à une petite ville allemande ravissante ou une randonnée pédestre avec un guide dans la réserve naturelle des Hautes Fagnes mais faute d'amateur elle sera annulée. (Je pense qu'Annie aurait dû proposer une randonnée en Morgan avec guide dans la réserve elle aurait eu plus de succès...).

Premiers départs.

Voulant s'aérer un peu et profiter du cadre avant d'avaler 420 km pour rentrer sur Paris nous irons nous promener, les Herman, Annie Lebarq, Alain Macé et moi-même sur les sentiers entourant l'hôtel empruntant les pistes de ski de fond et traversant de magnifiques forêts de conifères.
Enfin c'est autour d'un apéritif que Jean Stammet annonce les résultats avant de passer à table. Nous partirons comme des voleurs juste après le café car ils nous restaient encore beaucoup de kilomètres à parcourir et comme d'habitude nous rentrerons à sept voitures, enfin presque car juste avant Reims je soupçonne Didier Delannee d'avoir chatouillé un peu trop notre Jacquot car la vitesse est devenue tout d'un coup très rapide et il n'était pas facile de suivre aussi avons nous perdu notre 7ème voiture qui a du rester derrière un groupe de chauffeurs du dimanche promenant maman bien au chaud, enfermés dans leur caisse.

Nous remercions encore nos amis belges qui comme chaque année nous font découvrir et apprécier leur pays. Pour nos amis français, sachez qu'un rallye comme celui que nous venons d'effectuer (environ 180 km) a demandé à Jean, Thomas et Annie une reconnaissance de 6000 km depuis Bruxelles et plus de 200 photocopies pour les road-books...

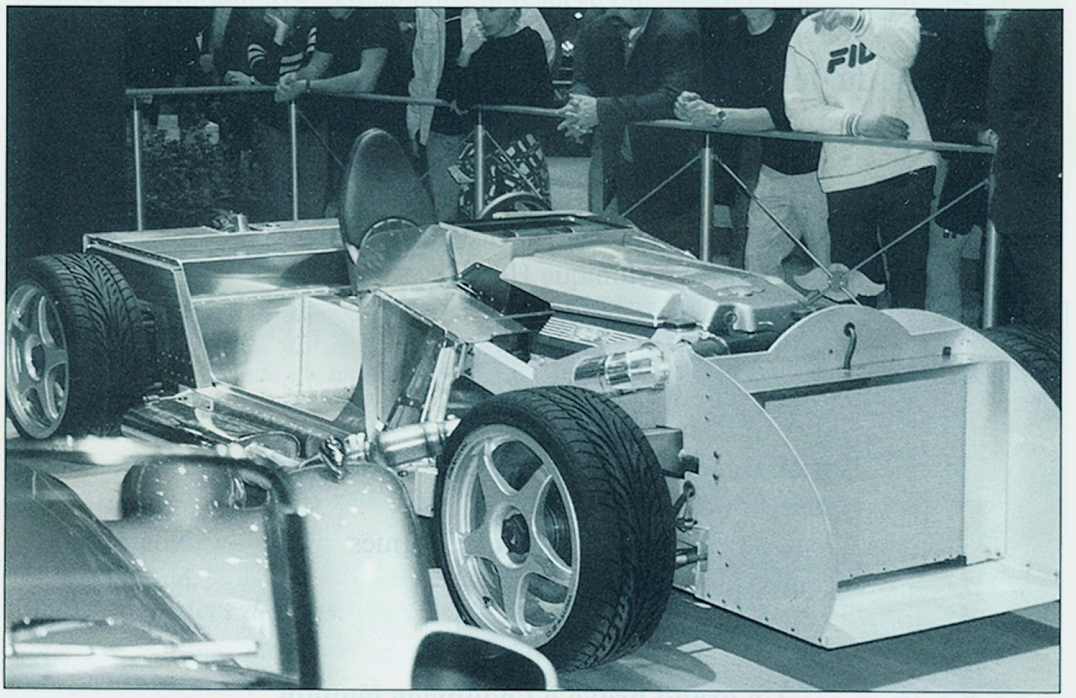
JL.Moreau

Classement du 4ème Winter Regularity Rallye

Equipage :		
Goffaux fils / Jean Charles Goffaux (père)	:	2ème
Alain Herman / Monique Herman	:	3ème
Alain Macé / JC Prime	:	10ème
Henri Lebarq / JL Moreau	:	13ème
Bernard Hanquet / Cécile Hanquet	:	22ème
Didier Delannee / Véronique	:	23ème
Patrick Dupetit / Violette Dupetit et Oscar	:	24ème
Nicole Prime / Annie Lebarq	:	28ème
Edouard Courmes / Christiane Courmes	:	Non classé
Jacques Coric / Annie Alvès	:	Non classé

Un grand bravo à l'équipage féminin.

Aéro.8



Comme nous vous l'avions annoncé *Charles MORGAN* a dévoilé sa nouvelle voiture le mardi 29 février au salon de Genève. Des morganistes présents à ce salon nous on rapporté quelques photos...Cette voiture équipée d'un moteur V8 BMW de 4398cc est capable d'atteindre une vitesse de 260km/h et d'accélérer de 0 à 100km/h en moins de 5 secondes. La toute nouvelle Morgan *Aéro 8* est la première voiture dans le monde construite toute en aluminium. Fini les châssis en bois...

Jean-Louis

MORGAN

MORGAN

A vendre:

MORGAN +8 (3l.9)
1992
Blanche - cuir crème
tout alu - échappement inox
Volant bois - lecteur de cartes - capote et couvre tonneau alpaga noir
Excellent état - téléphoner au 03.84.24.41.83

A vendre:

News du numéro 20 à 78
J.FROT tél: 01.43.22.34.26

Adresses internet:

Site du Club MSCC:
www.itmc.net/mscc

Site de l'usine Morgan:
www;morgan-motor.co.uk

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

COTISATIONS 2000

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 2000

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