

B 933  
4  
1963

morgan club



france



Février 2001

news n°82

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 et rédacteur du News:** Jean-Louis Moreau

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

### DELEGUES REGIONAUX:

**- Paris Ile de France -**

Bernard HANQUET  
36, rue du Président Wilson  
78230 LE PECQ

**- Sud Est -**

Maurice LOUCHE  
Quartier Jonquerolles  
Campagne Cambronne  
13980 ALLEINS

**- Bretagne - Pays de Loire -**

Patrick LE QUILLEC  
rue de l'Herbray  
Le Garou  
44120 VERTOU

**- Rhône Alpes -**

Philippe THEVENARD  
33, Ave Gambetta  
69250 NEUVILLE/SAONE

**- Normandie -**

Alain MACE  
Cauvigny  
14270 MAGNY LA CAMPAGNE

**- Berry Limousin -**

Marc LASKAR  
14, rue Amédée Bollée  
87000 LIMOGES

**- Nord -**

Alain HERMAN  
120 rue de Londres  
62520 LE TOUQUET

**- Sud Ouest -**

Maurice CHARPENTIER  
Chemin du Carrat  
Moulinsart.  
64290 GAN

Brian CRABTREE

Au village  
32170 MONT DE MARRAST

# EDITORIAL

[www.morganclubdefrance.com](http://www.morganclubdefrance.com)

Nos voitures sont peut-être d'une conception d'un autre âge, mais cela ne nous empêche pas de communiquer entre nous avec les moyens de notre temps. Parce que la finalité d'un club comme le nôtre est de permettre l'échange entre ses membres, je vous propose notre site internet.

Ce site ne remplacera pas le " News " qui demeurera dans sa forme actuelle mais lui est complémentaire en nous permettant notamment une communication en temps réel et la possibilité d'échanger une masse plus importante d'informations.

Bien que d'un accès libre il offre toutefois la possibilité de tenir certaines informations confidentielles et réservées aux membres du MCF. Vous pouvez ainsi bénéficier de ces rubriques grâce aux mots clef suivants :

Nom utilisateur : **charles**

Mot de passe : **peter**

Ces mots clef seront remplacés tous les ans après le renouvellement des cotisations.

Nous l'avons voulu le plus complet possible mais sa vocation est d'évoluer. En effet, ce site sera ce que vous en ferez, vous les utilisateurs. Alain Scheidlé, son principal concepteur a accepté la lourde tâche de le gérer, mais son contenu ne dépendra que de vous, des messages que vous pourrez communiquer (sous Word) et des photos que vous voudrez faire partager à vos amis (format jpg d'une taille maxi de 60 k octets).

Vous serez agréablement surpris, comme je l'ai été, par la qualité et le professionnalisme de sa conception, mais il ne s'agit que d'un premier jet et il est perfectible. Aussi n'hésitez pas à contacter Alain pour lui faire part de vos suggestions.

Michel Braun

*En couverture: Sortie en Oisans organisée par Chantal & Pierre Court.*

## Les MORGAN en FRANCE en 1913

Dans un ouvrage très documenté sur les MORGAN, G.H.BOWDEN, un auteur britannique au nom prédestiné, nous a donné le récit de l'épreuve cyclecariste phare de 1913.

Ci dessous une traduction de cette relation, que nous devons à Philippe BURNAT.

En juin 1913, tous les regards se tournèrent vers le G.P des cyclecars en France et la revue *The Cyclecar* annonça qu'AMIENS allait sans doute apparaître comme le lieu de la course la plus rapide et la plus passionnante de tous les temps.

Sans le moindre doute, cet éminent magazine proclama MORGAN et BEDELIA comme les favoris de la course : "*de l'autre côté de notre Manche, ils (les MORGAN) sont considérés comme les concurrents britanniques les plus dangereux*"

Etant donné l'intérêt porté au G.P, de nombreux articles furent publiés sur la course et plus particulièrement celui écrit par W.G MAC MINNIES pour *The Cyclecar*.

Cet auteur fut lui même concurrent de l'épreuve.

*"Quelques minutes avant la mi-journée, tous les véhicules firent leur entrée et furent alignés sur la ligne de départ spécialement aménagée pour la circonstance: les tribunes sur la gauche l'alignement des pneumatiques et des fûts d'essence sur la droite.*

*Le départ fut donné par groupe de 3, la piste étant suffisamment large. Cette disposition favorisa un spectacle particulièrement attractif puisqu'elle donnait aux pilotes l'opportunité de montrer leur adresse dès le départ.*

*Les trois premiers furent les side-car, et l'un d'eux fut si lent à démarrer que MAC MINNIES, du deuxième groupe le rattrapa rapidement et le doubla au premier virage.*

*Le MORGAN était particulièrement rapide lors des départs, son comportement sain et sa stabilité faisant l'objet de commentaires élogieux.*

*Les MORGAN n°7 et n°8 prirent le départ ensemble, celui conduit par MUNDY prit l'avantage dès la ligne droite atteinte; quelques minutes après le départ du dernier véhicule, un son caractéristique se fit entendre et le 3 roues de MC MINNIES apparut dans le virage, à vive allure, favorisé par son châssis surbaissé et sa large voie.*

*Une minute plus tard, le MORGAN de MUNDY apparut à son tour; ce dernier prit le premier virage très large, à plus de 35 mph et la roue avant extérieure sembla se déformer sous l'effort.*

*Au deuxième virage, il faillit sortir de la piste et MUNDY fut contraint à l'abandon. Beaucoup de déception pour celui qui venait d'obtenir le troisième meilleur*

*temps au tour, muni d'un moteur spécial, tournant comme une horloge.*

*Après quelques autres minutes, une grande consternation s'éleva, quant on vit apparaître le MORGAN de H.SF MORGAN; rapidement on apprit qu'une tige de culbuteur s'était rompue à 3 miles du départ, probablement dû à la fermeté des ressorts de soupapes, ce qui mit fin à la course de H. FS .....*

M.C MINNIES raconta qu'il avait entamé la course à 50 mph avec la commande de gaz ouverte à moitié et réalisa qu'il roulait relativement vite, car ni lui, ni son passager ne pouvait communiquer.

Le premier incident survint lorsqu'une bougie commença à rendre l'âme; le problème empira et il dut s'arrêter pour la remplacer; grâce à un outillage spécialement préparé pour la circonstance (extraction de la bougie droite), ce remplacement généralement fastidieux fut vite achevé.

A ce moment là, M.C MINNIES était en tête non par position, mais par temps réalisé; malheureusement il ne la garda pas longtemps, car après le deuxième tour, alors qu'il entrait dans le double virage du pont de BORES, il réalisa que sa direction était incontrôlable, jetant un oeil hors du cockpit, il s'aperçut qu'un pneu était à plat.

La crevaison était dû à un morceau de ressort de soupape qui avait fini sa course dans le pneu.

Douze minutes furent nécessaires à M.C MINNIE et à son mécanicien pour remplacer la chambre à air.

Lorsqu'ils reprirent la piste, ils ne furent plus jamais dépassés ... M.C MINNIES décrit son meilleur moment comme suit: *"Je doublais un des BEDELIA, longs et élancés, sur une route étroite à presque 50 mph et je fus obligé d'empiéter sur l'herbe, bien que le concurrent français, fair play, me laissait autant d'espace possible..."*

Le stand de MORGAN put lui communiquer sa place de 5ème après le tour suivant. Il décida alors d'augmenter encore la cadence, sans toutefois trop forcer sur la mécanique et sans jamais prendre de risques démesurés en courbe et sur les bosses: pas question d'endommager le véhicule.

Après avoir accompli cinq ou six tours, Mac MINNIES sentit horriblement la fatigue et se demanda s'il allait pouvoir aller au bout (l'épreuve dura presque quatre heures !!!) mais plus la vitesse augmentait, plus court lui paraissaient les tours de piste, à aucun moment il ne ressentit de nervosité particulière, chaque virage était négocié avec une confortable marge de sécurité, même les dépassements ne purent altérer le calme de son pilotage.

Au dixième tour, M.C MINNIES était à la 3ème place: en tête se trouvait BONVILLE sur BEDELIA, suivi par VIOLET sur VIOLET-BOGEY.

Malheureusement pour lui le BEDELIA prit feu dans le 11ème tour, blessant son

équipage et VIOLET prit la tête lors du 12ème tour, il était suivi de M.C MINNIES (3h 9'.48") puis de BOURBEAU (le constructeur) sur un autre BEDELIA (3h 10'.48") ce dernier qui était 5ème au huitième tour, était remonté 4ème au dixième, remontant sans cesse.

Bien qu'il réalisa que chaque seconde comptait, M.C MINNIES ne prit pas le risque de tomber en panne d'essence et s'arrêta pour ravitailler avant le dernier tour; il en profita pour resserrer un support de culbuteur endommagé.

L'excitation des supporters de VIOLET-BOGEY fut telle qu'ils gênèrent VIOLET, qui fut obligé de s'arrêter une minute et de perdre au passage sa place!!

Quant M. C MINNIES passa la ligne d'arrivée, il n'avait pas réalisé qu'il était à la première place et il fallut quelques instants pour qu'il soit déclaré vainqueur, à la fois en side-car et en cyclecar.

Ce fut un grand triomphe et un journal français rapporta avec amusement que le tout premier geste de M. C MINNIES, à la fin de la course fut .... d'allumer sa pipe ! Il déclara *"C'était une course superbe mais j'espère la prochaine fois, disposer d'un véhicule deux fois plus rapide et voir trois fois plus de concurrents pour pimenter cette compétition ... mais pour l'instant : vive MORGAN et que vive le cyclecar..."*

Sa moyenne fut de 41,9 mph (près de 69 km/h) pour 163 miles (270 km) et il attribua son succès à l'immense précision et à la minutie avec laquelle F.THOMAS, son mécanicien et compagnon de course, avait préparé son véhicule.

Chaque boulon, chaque écrou avait été soigneusement bloqué, maté, et dans de nombreux cas, goupillé pour plus de sécurité; l'objectif impératif devait être une course sans incident mécanique et l'attention portée à chaque détail contribua à la victoire.

La préparation du MORGAN avait démarré trois mois auparavant en Angleterre.

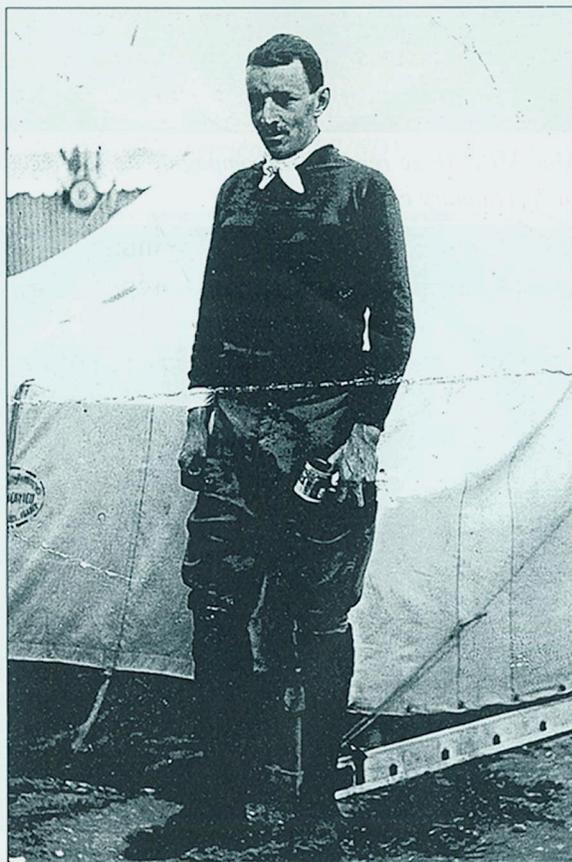
Le résultat final du Grand Prix des Cyclecars 1913 fut:

1er M. C MINNIES	MORGAN	3 h 53'09"
2ème BOURBEAU	BEDELIA	3 h 55'54"
3ème VIOLET	VIOLET-BOGEY	3 h 56'02"

Cette victoire fut un immense triomphe et un merveilleux prestige pour l'usine MORGAN; Le "CYCLE & MOTORCYCLE TRAIDER " cita: *Ce ne fut pas chose aisée, mais notre bonne vieille Angleterre l'emporta, on peut dire que MORGAN fut méritant.*

Le SCOTS PICTORIAL joua un air patriotique le résultat de cette compétition démontra une fois de plus que les constructeurs britanniques ne craignent pas la concurrence étrangère quelle que soit sa forme: développement ou technologie et il faut espérer que cette leçon serve à tous ceux qui les avaient mis hors course.

Le PALL MALL GAZETTE commenta: *Quiconque ne s'est pas trouvé dans l'ambiance de course qui règne en France ne peut réaliser la performance que représente la victoire d'un étranger sur les "cracks" français, sur leur propre terrain. Non pas qu'ils manquent de correction, mais ils partent avec un avantage considérable, dès lors qu'ils sont habitués à conduire à vive allure sur leurs routes quotidiennes, pratiquement tout le temps à des allures de course, sur des routes ouvertes et leur habileté à prendre les virages, mérite d'être admirée...*



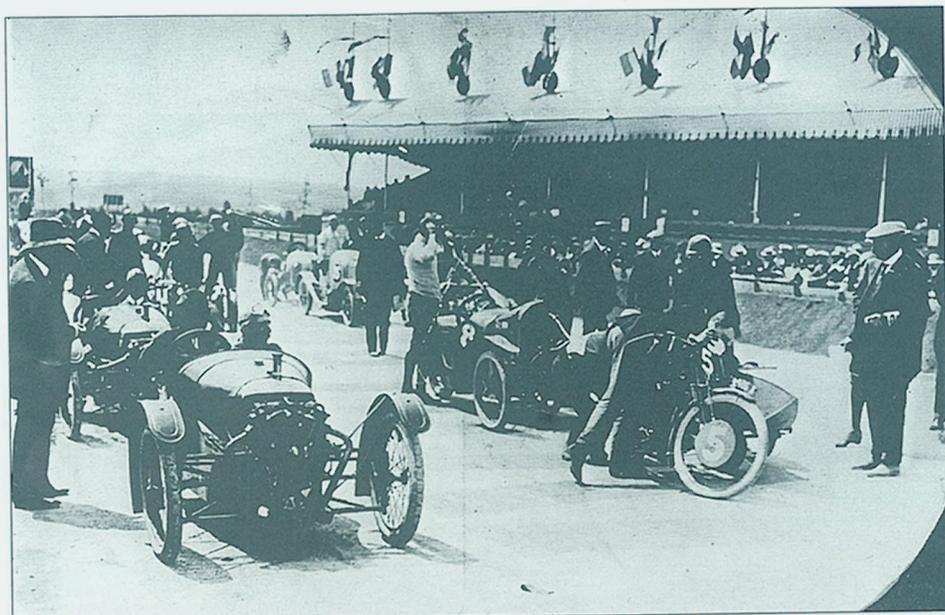
*Le vainqueur M.MINNIES, après sa victoire: dans la main gauche la tasse de thé (?), dans la main droite: la pipe!!!*



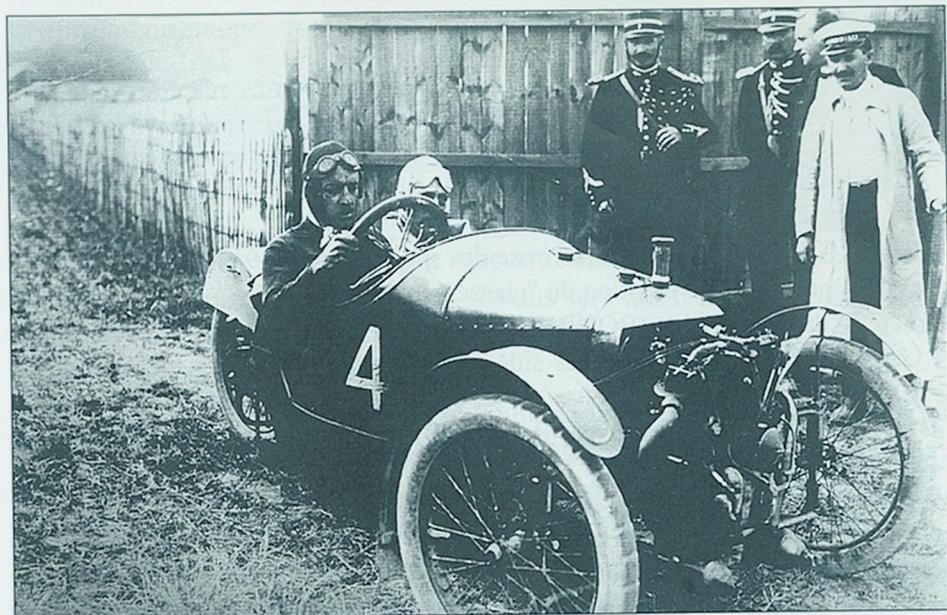
*Mac MINNIE se rendant en compagnie de son mécanicien à la "préliminary examination"*



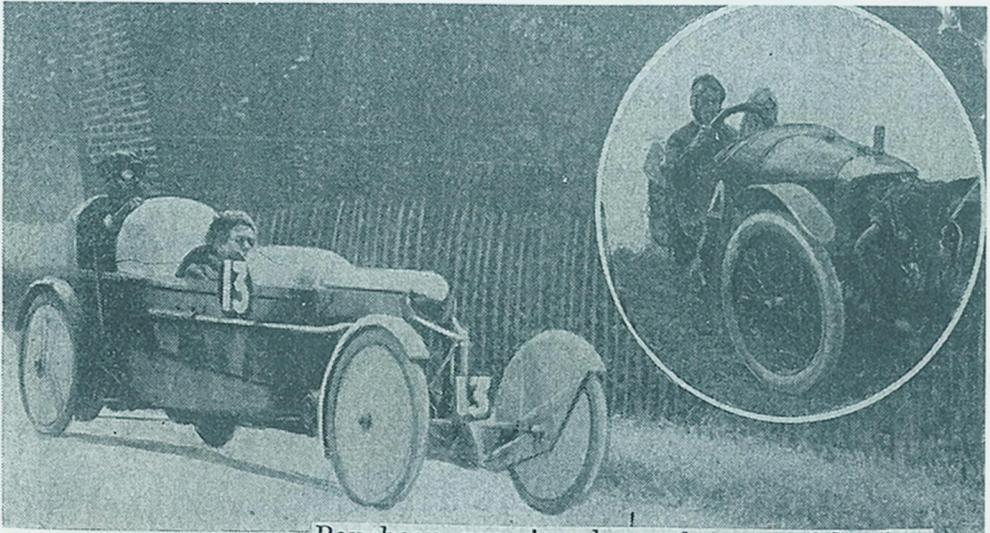
*Une vue des véhicules attendant les vérifications et le contrôle technique: au premier plan le N°37 un bi-cylindre SPFIM à refroidissement par air et derrière un autre SPHINX à refroidissement par eau; les SPHINX étaient construits sous licence à Courbevoie par F.FERRIER sous le nom de SPHINX-GLOBE, mais ils avaient été imaginés par J.H FOSTER de Londres.*



*Le départ: à gauche MAC MINNIES, derrière lui MUNDY, les side-car courraient avec les cyclecar.*



*MAC MINNIES et son mécanicien FRANC THOMAS, rentrent au paddock après leur victoire; on remarquera les tendeurs d'ailes avant supplémentaires, et le moteur culbuté (en 1913) de très belle facture, avec les gros échappements passant par les tubes du châssis ... et les deux pandores en grand uniforme.*



Bourbeau, premier des cyclecars en 3 h. 55.

En médaillon, Mac-Minnies, vainqueur du Grand Prix des sidecars, et premier du classement général, qui accomplit le parcours en 3 h. 53. Les passagers des sidecars et des cyclecars devaient prendre des positions acrobatiques, et les Anglais se montrèrent particulièrement experts dans ce dangereux exercice.

LA VIE AU GRAND AIR luxueuse revue des sports d'avant 1914, rendit compte du résultat de l'épreuve, avec mention du "classement" rectifié suite à la réclamation du constructeur du BEDELIA (BOURBEAU) arrivé second, et qui considérait les MORGAN à trois roues comme des side-car et non comme des cyclecar à quatre roues.

Les BEDELIA étaient construits par R.BOURBEAU et H.DEVAUX, ce dernier de la famille de Jacques POTHERAT.

Deux places en tandem, essieu avant pivotant comme sur une charrette à cheval, deux cylindres en V à refroidissement par air, transmission par deux courroies, embrayage par recul de l'ensemble de l'essieu arrière, mise en route du moteur "à la ficelle" .... un engin pour le moins rustique, mais qui connut jusque dans les années 20 un réel succès et fut construit à plusieurs centaines d'exemplaires.

Il fut même exporté en Grande Bretagne et en Italie, puisque l'importateur dans ce pays, se vantait d'en avoir vendu un au célèbre ténoré CARUSO... ce qui permit à J.POTHERAT d'écrire, un jour: *mais comment rentrait-t-il dedans ?*



## Portrait d'un Morganiste

Grand, mince et élancé, des cheveux blancs ondulés, un regard bleu malicieux et perçant derrière de grandes lunettes, Peter Morgan a l'élégance que les français attendent du gentleman anglais. Il s'habille dans le style Old England, so British. Il est accompagné en toutes circonstances par son Setter Anglais.

Son accent des "Public Schools", les collèges privés fréquentés par les rejetons de la haute bourgeoisie et l'aristocratie, et sa distinction naturelle peuvent vous donner l'a priori d'un homme fier de son statut social et de sa réussite, avec une pointe de snobisme, comme le sont souvent ses pairs.

Vous ne pourriez vous tromper plus quand à la vraie personnalité de cet homme exceptionnel.

C'est l'homme le plus simple que j'ai rencontré dans

ma vie. Si vous vous rendez à l'usine, il vous sera aussi facile de vous adresser à lui qu'à n'importe lequel de ses employés.



A ma première visite à la fabrique et le connaissant alors fort peu, il me reçut dans son bureau et m'offrit une tasse de thé, il n'était même pas five O'clock. J'ai beau torturer ma mémoire, je n'ai rencontré aucun haut responsable de chez Citroen, Peugeot ou Renault qui m'ait offert même un verre d'eau. Réaliser à quel point cet homme est simple m'aura pris trente ans. C'est à chacune de mes rencontres avec lui que j'aurai été frappé par cette qualité si rare.

Dans les Mog et les dîners des clubs, je le vois toujours faire la queue au bar ou au buffet. sans jamais attendre de passe-droit et refusant de se faire offrir à boire.

Au Mog 91, auprès de 3000 Morgan, je l'ai trouvé assis sous un arbre avec Heather et son chien admirant seul et loin des pompes et du protocole, le succès de son

entreprise. Il n'y avait pas de cour ou de thuriféraire autour de lui.

Je dis simple, mais pas triste, c'est un épicurien. Au Mog Pontivy, je l'ai vu goûter à tous les fruits de mer, même les bigorneaux, au Mont Ventoux, avec son fils Charles, ne manquer aucune cave. Il participe sans vergogne à toutes les bêtises que nous proposons. Il lance des boules de papier multicolore à la sarbacane au visage des convives ou dans leur assiette, il rit comme un collégien de tout et de n'importe quoi. Cela n'est pas pour autant que vous vous sentez l'envie d'être familier avec lui le lendemain matin. Il sait, en toute simplicité, imposer le respect tout en restant chaleureux.

Et pourtant, sa trajectoire fut difficile, parvenir à diriger l'usine dans le bon sens sous l'autorité de son père H.F.S Morgan, imprégné de l'austérité victorienne, n'a pas du être une partie de plaisir continue pour ce jeune homme. Continuer à faire vivre l'usine pendant la guerre en fabricant des pièces pour la défense, trouver un marché pour ses voitures pendant les années creuses de l'après-guerre, faire évoluer les modèles juste ce qu'il faut pour bénéficier de la mode Rétro, avec un outil si hors du temps et si original demande une somme considérable d'enthousiasme, d'opiniâtreté et de foi. Ces qualités sont si fortes chez Peter qu'il a su les faire passer en Charles.

Il serait faux de croire que Peter a vécu dans l'immobilisme., le Morgan n'a cessé d'évoluer. Je pense à une phrase de Plevin: "L'immobilisme est en marche et rien ne saurait arrêter sa progression". Ce pourrait être la devise paradoxale de Peter.



*Peter Morgan à Malvern "Mog juillet 86"  
50<sup>ème</sup> anniversaire des 4 roues*

l'esprit incisif ne lui fait pas défaut. Par ce geste, j'ai compris que j'étais devenu l'amie de ce gentleman légendaire et j'en suis très fière.

C'est un portrait succinct, saisi au long des années, plus de trente ans tout de même. La plus belle soirée que j'ai passé avec lui c'est celle que Charles avait organisé pour les quatre vingts ans de son père. J'ai eu le privilège d'être assise à la table d'honneur, à la droite de Peter, accompagnée de l'un de mes fils et de profiter de sa compagnie et de ses bons mots pendant quelques heures. Je dois ajouter que

Jacqueline et Jean-Frédérique FROT.



*Jean-Christophe Frot, Jean-Marie Taboulet, Peter Morgan au Mog du Vésinet dans les Yvelines en 1984.*



*Peter et Heather, le juge du concours d'état: Brian Tustaing au Mog du Vésinet.*

BALLADE PROVENCE CAMARGUE

*Samedi 29 et dimanche 30 avril 2000*

Après une descente sous un déluge de flotte qui n'incitait pas à la flânerie (nous fûmes d'ailleurs "radarisés"), le soleil apparaît enfin pour nous à 30mn de l'hôtel Aurélia de Maussane où nous sommes joliment logés.

Ouf ! quelle finale ! le Flat-rad, Côte d'Orien est arrivé sur son plateau, mais il marche ! et ses trois occupants paraissent frais et dispos.

Nous pouvons aller retrouver André et Dadou Granet qui nous attendent avec un bon café et de délicieuses fougasses. La dégustation se fait en admirant des monuments qui restent, parmi les plus beaux du monde gréco-romain (arc et mausolée d'Hadrien). Non loin de là, nous découvrons le merveilleux cloître roman de St Paul de Mausole aux élégantes colonnes. Cet ancien monastère transformé en maison de santé, reçu un jour Van Gogh.

Mais déjà les Morgan s'impatientent et, c'est avec de la joie plein les tuyaux qu'elles enroulent les lacets d'une route des Alpilles qui nous conduira au vignoble de Romanin.

Nous sommes accueillis dans un caveau creusé à même la falaise, une conférencière agréable et convaincante nous livre les secrets du domaine. La suite se passe dans une cave – cathédrale à l'architecture saisissante qui nous prépare à une dégustation au cours de laquelle chacun appréciera la riche palette de ces vins biologiques élaborés dans la ferveur. Nous sommes à peine sortis de ces lieux saints, les papilles et les yeux éblouis de lumière qu'André s'avance vers les équipages pour leur remettre un road book minutieusement préparé. Il s'agit de gagner les caves de Saragan par le val d'enfer mais pas à un train d'enfer puisqu'une moyenne est imposée, et contrôlée !

Nous serons tous plus lents ou plus rapides sauf nos deux lyonnaises qui n'en seront pas encore revenues de recevoir leur prix. Bravo Dominique et Viviane, vous étiez les meilleurs sur ce coup !

A noter là aussi que le Flat-Rad s'est un peu dissipé en prenant le chemin des écoliers. Le lieu de ralliement nous offre un point de vue classique mais toujours fascinant sur le village des Baux, accroché à son éperon rocheux truffé de carrières. Il est 13 heures lorsque l'auberge du golf offre à tous la détente bienvenue. Un repas soigné nous est servi sous les platanes.

" Si peu qu'on prenne, ça soutient " comme disait ma grand mère en quittant la table familiale toujours bien garnie. Et voilà nos équipages relancés sur la route.

Une petite sieste au volant, en serpentant gentiment jusqu'à Tarascon, ville de Tartarin tout le monde le sait, mais aussi château du roi René et, but de notre visite : la manufacture du musée de tissus provençaux Souleiado restée intacte et transmise de père en fils depuis le début du 18ème siècle.

Les rues de la vieille ville sont étroites, la cour de la fabrique avale tout de même ses 13 Morgan, garées " au chausse-pied ". Nous espérons que la berline, au fond, est bien celle du maître des lieux ! Si les explications nous passionnent, les meubles et les tissus de la maison nous enchantent tellement qu'il faut nous mettre dehors à plus de 17 heures.

A l'étape suivante, le moulin de Daudet nous fermera donc sa porte aux nez mais nous ne regrettons rien. Il est si beau lui aussi, avec sa vue sur les Alpilles, au milieu des pins parasols, et dans un calme ... Certains commençant à trouver que nous n'avons pas bu depuis longtemps, nous voici donc chez les GRANET , devant un joli blanc local agrémenté de mille gâteries provençales, dans une maison que nos amis ont su restaurer et mettre en valeur avec un goût très sûr.

Dadou malgré sa fatigue nous sert là un apéritif dont nous nous souviendrons longtemps. Nous sommes donc fin prêts pour l'Eldorado et son cocktail " boumboum " pour les petites natures. Zette cache vite son verre car elle sent le traqueur et a peur de sombrer.

Steak de taureau sur feu de bois, Country-music, ambiance très " remontée ", la table qui nous joute, exclusivement féminine ayant elle aussi, bien " mouillé la meule " avant de s'asseoir devant l'assiette. Certains dansent, d'autres bavardent avec les voisines, avec les mains paraît-il, ou avec les mains des voisines qui nous disent que nous avons de belles Morgan ... C'est à minuit sonné que nous cédon le terrain parce que demain il faudra aussi honorer le programme. On s'arrache, et d'après Zette, c'est bien le terme qui convient (honne soit qui mal y pince !)

### *Dimanche 30 avril*

Le soleil est toujours là, et sur le parking de l'hôtel c'est la traditionnelle séance tonneau-cover et peau de chamois.

On se réjouit de découvrir ou de retrouver une des régions les plus originales de France. Entre Arles et le Vaccarès les paysages s'offrent avec leurs cultures, leurs marais et leurs plantes halophytes. Nous verrons même des flamants roses et des salins. Un arrêt près d'une montagne de sel nous fait croire un instant que nous allons entendre une conférence sur ce produit, mais non. Ce sont simplement les occupants du Flat-Rad qui sortent de leur vénérable automobile les excellents vins d'Auxey-Duresses accompagnés des fromages adéquats. Merci à Nanou, Jean-Louis et Dominique pour cette belle riposte bourguignonne à la salve tirée la veille par Château Romanin.

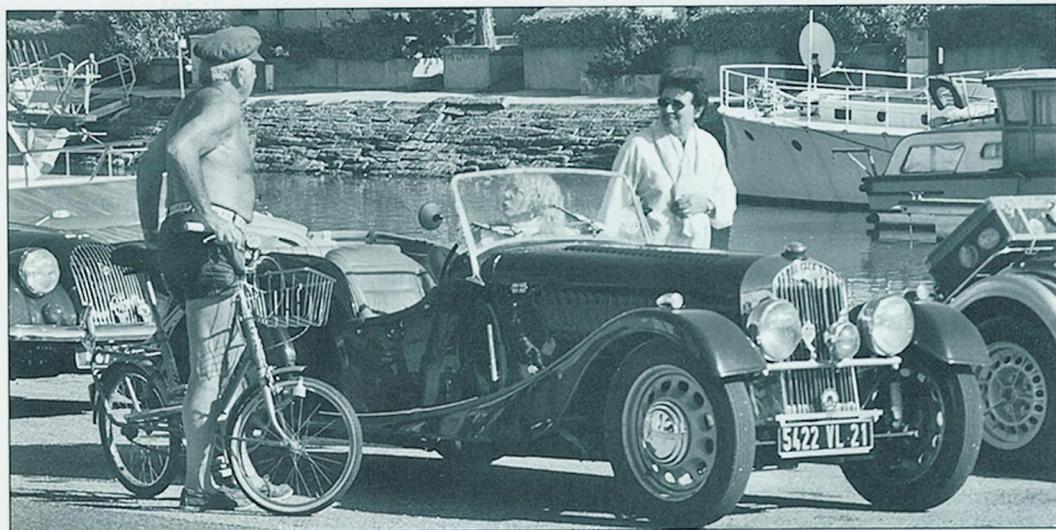
Nous déjeunons ensuite dans un mas à Pin Fourcat d'une très bonne et très belle paella avant d'embarquer tous sur des chars à banes qui nous conduiront au cœur des marais au rythme du tracteur, pour y observer de très près le travail des gardians, si habiles à rassembler taureaux et vachettes.

L'après-midi passe comme un rêve mais il faut déjà, pour certains, penser au retour ; quelques veinards prolongeront le lendemain, par Eygalières, Plan d'Orégon et la Fontaine de Vaucluse. Nous ne remercierons jamais assez André et Dadou Granet de nous avoir préparé ce joli week-end.

Deux jours de rêve provençal et Camarguais, par un temps de curé (de Cucugnan, bien sûr) et ceci juste avant l'arrivée du flot touristique. Zéro défaut au contrôle qualité.

Pour André et Dadou : hip ! hip ! hip !

Jean Jacques et Zette (membres de la délégation Rhône Alpes)



Liste des participants: 14 voitures

<i>Arnoud Claude, Aude et Djénane</i>	4/4	<i>Livet Bernard et Gisèle</i>	+8
<i>Brun JJ et Zette</i>	4/4	<i>Petit Bernard et Manou</i>	+4
<i>Court Pierre et Chantal</i>	+4	<i>Philibeaux Nanou et Jean-Louis</i>	FlatRad
<i>Domenjoud JP et Martine</i>	+8	<i>et Roy Dominique</i>	
<i>Duclot Jean-François</i>	+4	<i>Prévost René</i>	4/4
<i>Elmassian Alan et Gisèle</i>	+8	<i>Rodriguez Charles et Marie Claude</i>	4/4
<i>Fiorucci Viviane</i>	4/4	<i>Thévenard Philippe et Geneviève</i>	4/4
<i>Granet André et Dadou</i>	+4		

*Chers Amis Morganistes,*

*J'ai le plaisir de vous envoyer un article de notre ami Guy BURNAT sur la sortie du SWISSMOG, dont je suis le secrétaire et qui a eu lieu mi-septembre dernier.*

*HeidiMOG, tel était son nom, a eu lieu en Suisse dans les Grisons, pays connu pour sa " viande des Grisons " (du boeuf séché, mais sans prions)*

*L'article de Guy relate fort bien nos aventures avec nos amis du MCF, du SWISSMOG et des autres participants de Belgique, Luxembourg, Angleterre, Hollande, Allemagne et Gibraltar.*

*Le prochain MOG de SWISSMOG aura lieu dans trois ans donc préparez vos bolides ... Bien amicalement,*

*Alain ELMASSIAN*



## 2010 - 25106

Le premier chiffre correspond aux kilomètres parcourus et le deuxième aux mètres additionnés lors de l'ascension des cols franchis à l'occasion du MOG qui se déroulait en Suisse, près de St MORITZ du 14 au 17 Septembre 2000. Ce Mog avait pour titre "HeidiMOG" le prénom de la célèbre petite bergère suisse HEIDI

Tout le monde sait que la Suisse est le pays du chocolat, des montres et .... des montagnes, or qui dit montagne dit cols!!! la nomenclature de ceux que nous avons franchis lors des trois étapes du HeidiMOG est impressionnante.

Mais d'abord pour rejoindre St MORITZ, pour nous provençaux, il y a deux possibilités. Soit par la Suisse Romande et le Valais, soit par l'Italie. C'est par cette dernière que les ELMASSIAN décidèrent de transiter, tandis que les BURNAT optèrent pour le passage par GENEVE.

C'est très excitant de déplier les cartes, de faire des projets d'itinéraires divers, mais encore faut-il que le réservoir des automobiles soit rempli d'un liquide, introuvable

trois jours avant la date du départ. Celui de la MORGAN était au trois quart vide, et ce n'était pas ce qui restait dans celui du trois roues, ou dans celui de la petite AUSTIN qui pouvait y remédier.... on parlait de déclarer forfait .... le système D, allié à la capacité du réservoir de l'OPEL d'un ami suisse, (avec plaques CH. prioritaire en sa qualité d'étranger devant absolument regagner son pays, bien que de très mauvaises langues prétendent qu'il est pratiquement domicilié sur place) permirent, de remédier à l'absence de carburant en appliquant la vieille méthode des vases communicants.

Le départ pu donc avoir lieu normalement .... jusqu'à l'entrée de l'autoroute où la batterie de la MORGAN rouge fit un caprice matinal puis consenti enfin à fonctionner jusqu'au terme de la première étape prévue devant (ou presque) la boutique de Mr DAVIDOFF (ces fumeurs!!) et à celui de la deuxième sur la colline de VEVEY, où nous attendait le couvert, le gîte ... et la piscine chauffée par un soleil éclatant.



Le jeudi matin 14 Septembre le départ eut lieu toujours sous le soleil en direction de MARTIGNY et SION Le premier col du menu, celui de la FURKA (qui se trouve au pied du glacier du Rhône à 2431m) nous permis de rencontrer la première MORGAN, une +8 de hollandais.

Redescendus à ANDERMATT, au pied du col du GOTHARD, nous avons pris des forces à la terrasse ensoleillée d'un restaurant avant d'attaquer l'OBRRALPASS et ses 2044 m pour redescendre dans une vallée croulant de fleurs sur chaque balcon des chalets plus jolis les uns que les autres, plantés dans des prés d'un vert que jamais un mouton de la Crau n'oserait imaginer, et dans une véritable symphonie de cloches de vaches.

Premiers panneaux indicateurs de la direction de St MORITZ ... on approche, mais il faut encore passer le JULIERPASS 2284 m, la 4/4 se régale dans les lacets et peste contre les "touristes" en majorité avec plaques D qui traînent dans la montée et n'osent pas se lancer pour dépasser les plus lents, évidemment ..... ils n'ont pas de MORGAN.

Attention!!! dans un virage sec, un car, il arbore la corne des autobus de la Poste, il a la priorité absolue, on le laissera passer avant de descendre dans la vallée pour rejoindre St MORITZ et arriver devant le PARK HOTEL, majestueux palace style 1930, la belle époque.

Inscriptions, plaque, les premiers cadeaux, rejoindre les ELMASSIAN convaincus désormais qu'il y avait urgence à supprimer TOUS les camions italiens... retrouvailles avec les HENDRIKX, les LEBARQ, les MACE, les MARCHINI du Club et avec des amis anglais les INGLEBY; les RHODES .... inscrits parmi les 49 voitures retenues.

La réception à l'hôtel fut digne de sa classe et le fendant commença à couler à gros débit sans toutefois nous empêcher de rejoindre 15km plus loin notre quartier général, l'HOTEL CASTEL \*\*\*\* à ZUOZ tout en haut du village et surplombant la vallée.

Installation dans nos chambres après avoir couché l'auto au garage fermé pour la nuit, et constater que les cadeaux continuaient à arriver, grâce aux nombreux sponsors (heureux pays où il en existe encore). sacs de montagne (ROYAL CANIN) couteau suisse bien sur et cadenas (pour le coffre de la banque U.B.S ?) parapluie (doit servir d'ombrelle seulement) cadeau des montres MONTEGA, fruits exotiques à consommer de suite par G.HELPER SA, stylo, gadgets et divers etc...

Avant une nuit réparatrice nous eûmes droit à un buffet chasseur de grande qualité. Branle bas de combat le lendemain matin, Vendredi, avec choix de deux itinéraires, l'un pour les "sportifs" avec boulimie de cols et de kilomètres, l'autre pour les "culturels" avec visite du monastère de Charles Quint et routes plus sages; nous choisissons bien entendu le sportif, car il culmine au PASSO DEL STELVIO le plus haut col d'Europe à 2758 M.

Pour l'avoir escaladé et descendu (49 virages en épingle à cheveux tous numérotés) en moto, en 1993, nous tenions absolument à le faire en voiture, car c'était, avec celles des Dolomites, ses voisines, une des étapes mythiques de la fameuse Coupe des Alpes des belles années de l'automobile; les plus grandes marques s'y sont illustrées de 1921 à 1971 date de sa disparition, Talbot-Ford-Delabaye-Bugatti-Citroen-Jaguar-B.m.w-Alfa-Austin-Alpine, pilotées par les plus grands noms. Pat MOSS et Stirling MOSS-APPLEYARD-de COLLANGE-de la GENESTE-GREDER-ROLLAND-VINATIER-DARNICHE-REDELE-CARL-

SON-MAKINEN-LAROUSSE etc .... qui y ont inscrit leur nom en lettres d'or, tout comme Albert ROUSSET et ses amis de l'Automobile Club de Marseille Provence, fondateurs de cette épreuve très dure car sur 100 candidats au départ, la moyenne annuelle des heureux bénéficiaires d'une Coupe des Alpes ne dépassait jamais quatre ou cinq.

La descente dans les lacets, vers la plaine d'Italie fut laborieuse en raison des nombreux travaux en cours et d'une circulation intense dans laquelle se frayait un nombre incalculable de motards; ceci ne nous empêcha pas de rejoindre le lieu du déjeuner de grande qualité, à MALLEES VENOSTA, puis de faire une petite incursion en Autriche après l'escalade, facile, du PASSO Di RESTA à 1501 m et de rejoindre le territoire helvétique pour bénéficier d'une réception par les autorités de ZUOZ.



Sur la place du village, au milieu des chalets typiques et décorés de cette région de l'Engadine, nous avons apprécié un concert de cor des Alpes et les chants folkloriques bien différents des farandoles du Pont d'Avignon.

Le fendant coula encore à flots, mais nous avons été quand même en mesure d'apprécier la visite guidée des maisons du village, avant de rejoindre une taverne locale pour un souper agrémenté de chants des Grisons et de concert de cors alpins.

Le lendemain samedi, les participants avaient encore un choix à faire, soit manger des kilomètres et "faire encore des cols" soit s'adonner au shopping à St MORITZ; eu égard au taux du change, c'était, sous peine de banqueroute, celui des cols qu'il fallait choisir.

Nous partîmes par Madulin prendre la route de l'ALBULAPASS 2312 m en direc-

tion de Tiefencastel soit 100 km, avant de rejoindre St MORITZ par le JULIER-PASS 2284 m où, exceptionnellement, force fut de mettre la capote sous l'orage, avant de passer le col.

Le regroupement se fit pour déjeuner dans un chalet typique près de Pontresina à MORTERATSCH où un énorme buffet avait été dressé, agrémenté par une démonstration de fabrication artisanale du vrai fromage suisse, sortant bouillant d'un fantastique chaudron de cuivre chauffé, bien entendu au bois.

Pour digérer, les organisateurs avaient programmé des jeux, toujours amusants, du genre course de garçon de café, ou course en sac, (au cours duquel on pu admirer quelques chutes magistrales) ainsi que la démolition de la pyramide de boites de conserves vides avec des balles de tennis.

Dans la soirée, tout le monde regagna l'hôtel avant de rejoindre le parc fermé et gardé, au pied de la gare du funiculaire qui nous amena, "en deux fournées" dans un restaurant de montagne en haut du MUOTTAS-MURAGL à 2453 m où tout en soupant nous avons bénéficié de la vue sur la vallée, avec ses mille lumières, et accepté encore de multiples cadeaux dus à la générosité des gentils organisateurs. Le dimanche, hélas dernier jour, nous quittons à regret notre bel hôtel, encore comblés d'autres cadeaux: du café BADILATTI, de la charcuterie ROBBI, de l'importateur MORGAN (T.G.E à Embrach), de ARPROTECH et de B.T.L., Genève.

Les valises sont de nouveau sur les porte bagages, nous filons ver le FLUELA-PASS 2383 m puis vers DAVOS et WOLFGANG (sans AMADEUS) pour un arrêt casse croûte des plus sérieux et abondant.

A midi, l'arrivée à MAIENFELD, village patrie de HEIDI, eut lieu sous le soleil bien entendu. Les autorités nous attendaient après garage des voitures dans toutes les cours de ferme disponibles; sur la place le marché aux traditionnels souvenirs, les maisons avec les fresques, la propreté suisse, le fendant et ... HEÏDI en personne accompagnée de son petit camarade en culotte de peau avec leurs deux chevrettes et leurs clochettes ... bien entendu les flash crépitent, tout le monde veut être photographié avec eux, c'est un gros succès qui leur rapporte une juste rétribution.

Après la visite d'une vieille bibliothèque municipale sentant bon le vieux grimoire, nous rejoignîmes une brasserie locale de grand standing pour le déjeuner de clôture.

Remerciements à Berthe JUILLERAT et son équipe, ainsi qu'au Président de SWISSMOG, Pieter Van HEST, congratulations, applaudissements et.... chorale de tous pour entonner la chanson de MOCGIE d'après My Bonnie lies over the ocean dans une adaptation d'Alan ELMASSIAN intitulée My Moggie lies over the

moutains.

Tout, hélas ayant une fin, les départs commencent, certains, dont nous sommes ont beaucoup de route à faire, étant encore à 105 km de Zurich et la frontière à 400, heureusement le temps est toujours superbe, la circulation assez fluide, il n'est que 16 h quand nous traversons Zurich, et à 19h30 nous passons la frontière française, la tête pleine de souvenirs magnifiques, avec la ferme intention de revenir au prochain SWISSMOG!!!!



*Arlette Burnat entre deux petits Suisses...*

## MORGAN+4

### NOUVELLE EDITION 98

#### IMPRESSIONS, USAGE, MODE D'EMPLOI



#### PREMIERS CONTACTS

Lorsqu'en septembre 97 je suis allé chercher ma +4 neuve aux établissements Savoye, je n'ai pas vraiment été dépaycé. Déjà

"Morganiste" depuis une dizaine d'années à travers un Tourer 1600 noir de 1979 et un Roadster 4/4 Royal ivory 1600 de 93, je me suis donc trouvé en pays de connaissance en m'asseyant au volant. de ce +4 connaught green comme il se doit ?, non comme je le voulais.

A ceci près qu'on n'est jamais tout à fait assis à l'identique d'une Morgan à l'autre. Et là, dans ce nouveau modèle, les changements sont notables.

Tout d'abord le volant, immense et affreux avec sa grosse jante noire, paraît très saillant, d'autant que la planche de bord, en ronce de noyer (option) est maintenant verticale et reculée d'une dizaine de centimètres. Avec ses grosses commandes normalisées et la boîte en plastique ça fait un peu "cheap". et la qualité de la planche n'arrive pas à faire avaler le reste. Première impression: il va falloir trouver le moyen de changer tout ça. Et puis le volant (réglable en hauteur mais pas en profondeur) cache la visibilité des compteurs. Les cadrans regroupés au centre sont bien lisibles, tandis que la montre (option) est reléguée à l'extrême droite. C'est bien pour le passager; et pour le look.. Placé ici, cet accessoire est inutile, mais où le mettre? Les ouies de dégivrage du pare brise ont disparu au profit d'un système de dégivrage électrique intégré dont on devine la structure dans la vitre Triplex véritable. Nous verrons l'intérêt de ce procédé et son efficacité.

Le panorama est bouché par un large rétroviseur jour/nuit emprunté à je ne sais quelle voiture moderne. A supprimer de toute urgence, pour plus de sécurité et de plaisir de rouler. Prévoir un bon réglage des rétros extérieurs et apprendre à regarder, comme en moto.. Efficacité garantie ! Finissons-en avec les interrupteurs en plastoc franchement lamentables dans une voiture de cette classe.

Non, excepté la position verticale de la planche de bord, l'ancien tableau était plus fonctionnel et plus chouette, même avec ses basculeurs modernes. On sent que les normes de sécurité sont passées par là mais ce n'est pas une raison pour bâcler ce qui devait être le mieux fini, et dans l'esprit délicieusement rétro auquel on est en droit de s'attendre. Cela n'est pas bien. Mr Morgan, on en a pas pour son argent. Il va donc

aussi falloir modifier tout ça...

Par contre, les sièges version sport (option), en cuir Connolly (option) sont bien dessinés pour mon séant et leur inclinaison (non réglable) convient à mon dos. Ils ont un contact agréable et une bonne marge de réglage en profondeur. Mais je ne mesure qu'un mètre soixante quinze et pour être confortable au volant, avant-bras fléchis, il ne reste qu'un ou deux crans derrière. Cela serait juste pour un plus grand. Quant à un plus petit, s'il n'a pas les jambes assez longues, il n'atteindra pas les pédales sans se coller au volant. Enfin je ne suis pas mécontent de ma position. Pas de Morgan pour les grandes perches sauf de se faire reculer les sièges sur mesure (oui, oui je l'ai vu faire!!). Ces sièges basculent en avant et permettent un très bon accès au petit compartiment bagages déjà bien rempli avec les demi portières, la capote et le couvre tonneau. Mais ce n'est pas nouveau.

Côté levier de vitesse, c'est du sérieux, en direct sur la boîte, comme en +8 (c'est d'ailleurs la même paraît-il). Court et bien en mains, il invite au jeu. et sa sélection, à froid est déjà excitante.

Le palonnier, façon Porsche ou Coccinelle au choix est bien disposé et la pédale d'accélérateur (pédale d'orgue-option) est idéalement placée pour le talon-pointe. Le reste de la cellule à deux places, de Connolly noir recouvert (avec galon vert) et les tapis coordonnés sont du plus bel effet ... et cette odeur de cuir.

Rien à dire sur les portières avec les vitres coulissantes en altuglass, mais capote et couvre tonneau sont de qualité médiocre. On voit le jour à travers les coutures de la capote, ce qui nuit à l'étanchéité (vérifié). Que ça passe par les portières on accepte mais pas à travers la capote tout de même.

Les entrées ont été élargies. sans que l'augmentation de taille des portières ne dégrade la ligne. Elles sont fermement fixées sur l'armature bois de l'habitacle, avec le renfort de l'arceau antérieur maintenant de série et de forme sensiblement différente de l'ancien "scuttle roll bar" Il s'agissait d'ailleurs d'une option dont il était plutôt judicieux de ne pas se priver (sécurité et surtout rigidité). Je me souviens des ondulations de la planche de bord de mon vieux Tourer ... qui en était dépourvu!

Un des plaisirs de la Mog c'est d'entendre le bruit de fermeture des portes. C'est franc, ça claque dans les basses, sans caisson de résonance. On sent le bien construit, en matériaux nobles le bois et le cuir. Les gentils loquets chromés (option) apportent une touche de finition sans égal, un petit air de rétro dont il ne faut pas se priver, même si l'on peut s'en passer en utilisant les loquets intérieurs ... et ils ferment à clé !!

En tournant autour de cette carrosserie tout alu (option), pas vraiment de changement. Les larges roues à rayons chromées et les boudins de 195/55/15 apportent une assise impressionnante et incontestablement une note plus que sportive. Les phares

additionnels type +8 (option) n'ont rien à voir avec des vieux Lucas et leur fixation sur les ailes paraît précaire. A l'arrêt, ils ont déjà la tremblotte, ça promet ... et hélas..., comme on le verra.

Toujours sympas les trois petits essuie glace et le bouchon de réservoir chromé fermant à clé, plus dans le ton que l'ancienne trappe de mon 4/4. Légère la qualité de la peinture par rapport au Royal ivory de ce 4/4. Je n'ai pas vu la grosse bulle décollant la peinture sur le marchepieds. Je n'aurais pas hésité à faire jouer la garantie .

Bon, on va sortir du garage. Pas de problème s'il pleut car le châssis (d'ailleurs le même que celui du +8) est galvanisé (série) et il y a partout une protection antirouille (option). Autre déception, le bruit de l'échappement, trop feutré voire inaudible. Tiens ils font des Morgan électriques? Encore un point à éclaircir ...

## PREMIERES IMPRESSIONS STATIQUES ET DYNAMIQUES

Tout en roulant dans Paris, décapoté comme il se doit en ce beau jour ensoleillé de septembre 97, je fais connaissance avec mon environnement. L'intérieur est cossu, la planche de bord est vraiment belle et je cherche à tester tous les basculeurs et commodos. Je me sens bien plus confortablement installé dans ces sièges sport qui offrent un excellent maintien latéral sans avoir l'aspect de baquets de course. L'amélioration du confort de suspension arrière est immédiatement perceptible, tandis que le train avant sautille comme d'habitude, sans pour autant se délester. Les 140cv du 2 litres Rover T16 rendent la voiture souple et légère. Les reprises sont très vives dès les plus bas régimes et je dois lever le pied pour rester dans les normes d'utilisation en rodage.

La voiture a déjà six cent kilomètres au compteur, venue semble-t-il de Malvern par la route, un premier test pour le concessionnaire qui l'eut pilotée ... Le rodage est donc bien entamé et on peut déjà rouler vite sans tirer sur la mécanique (pas de sur-régime ni de sous en 4 ou 5ème.

La boîte est un modèle de précision et de fermeté, confirmant la première impression. Le court levier ne vibre pas et les sélections s'enchaînent par plaisir .... sauf le passage de 5 en 4 qui accroche voire interdit la manoeuvre, obligeant à remettre la 5ème .... Ce défaut doit disparaître en quelques centaines à quelques milliers de km (dixit Le Concessionnaire). Aujourd'hui, après plus de 15000, il est toujours là mais c'est le pilote qui s'est rôdé . Il faut en effet trouver le coup de poignet ... et le garder. L'horrible volant contrôle une direction très dure à l'arrêt mais idéalement ferme dès la plus basse vitesse, restant très virile malgré tout.. L'embrayage se fait oublier et

les freins légèrement assistés paraissent très puissants, à prépondérance antérieure. En cela les nouveaux étriers à 4 pistons représentent un gros progrès.

Sur cette Mog, je n'ai pas fait monter de déflecteurs de pare-brise, l'expérience me prouvant qu'ils génèrent de forts bruits dynamiques désagréables et sont gênants pour la fermeture des portes, protégeant tout de même assez bien de la pluie. Mais dans ce cas, rien ne vaut le confort de rouler décapoté avec les vitres latérales qui, ouvertes offrent encore moins de turbulences dans le dos.

En route pour la Picardie, mon +4 suscite la curiosité aimable de mon entourage roulant, soulignée de petits gestes admiratifs type pouce en l'air. auxquels je réponds volontiers par un sourire de satisfaction, seule façon de leur faire partager quelque chose. Je voudrais bien leur faire comprendre que je n'ai pas une Mog pour frimer mais parce que j'aime ça. Allez savoir si le message est passé?! 150 kilomètres plus tard, arrivé à la maison, je constate que le trajet et a été presque aussi rapide qu'en voiture "conventionnelle". Je n'ai pas vu le temps passer, c'est quasi toujours comme ça en Mog!

Maintenant commence la période d'inspection de ce nouveau modèle. Elle est vraiment large de l'arrière (comme un +8) tandis que l'avant est un peu moins large (qu'un +8). En fait, elle a un châssis de +8. Je me délecte dans le compartiment moteur. Le 2 litre Rover est en position centrale, très reculé par rapport au train avant. La culasse double arbre c'est du sérieux mais un couvre culasse "Morgan" aurait fait bien plaisir (voir ceux des moteurs Lotus ou MG actuels, à couvre culasse personnalisés, qui viennent bien de chez Rover). A gauche, le collecteur d'échappement et le filtre à air. A droite la rampe d'injection. C'est bien disposé et l'accessibilité aux divers organes est parfaite. Le gros bloc du chauffage trône au milieu et l'on retrouve à ses côtés la boîte à outils avec les instruments de base bien enveloppés dans du papier kraft. C'est la tradition chez Morgan. En dessous on devine l'assistance de freinage. Le filtre à huile est facilement accessible tandis qu'il y a une profusion de tuyauteries en tous genres, disposées proprement. Le filtre à air est volumineux et disgracieux, mal placé trop près du collecteur d'échappement. L'alternateur en est séparé par une plaque isolante. Le large radiateur, loin devant est alimenté par de nouvelles durites bleues du plus bel effet et son refroidissement est confié à un ventilateur thermostatique classique. La jauge d'huile est aussi facilement accessible, mais le remplissage, du même côté, l'est un peu moins. Enfin on retrouve les fins tubes souples d'alimentation des graisseurs de suspension dont la commande se trouve toujours dans l'habitacle (petit champignon haut situé au dessus du pied gauche et que l'on actionne à froid, moteur tournant, en regardant le mano de pression d'huile faire un aller et retour).

Les avis sont partagés quant à l'utilisation de ce graissage "maison". On entend par ici qu'il faut graisser souvent (environ après chaque plein de carburant) et par là qu'il

ne faut jamais se servir du graisseur interne mais graisser de l'extérieur par les graisseurs classiques accessibles en bas des pivots , en surveillant l'apparition de la graisse entre les spires des ressorts . Pour d'autres, il faudrait remplacer le graissage d'origine par des graisseurs au sommet des pivots ce qui est contesté par les puristes, considérant que l'huile très fluide du moteur est à même de bien lubrifier les coulisseaux puisque les orifices intérieurs sont de très petits diamètre; On entend dire aussi que l'huile moteur entraînerait dans ce cas une dégradation plus rapide des pivots par corrosion etc ... ! Où est la vérité, les débats sont ouverts ... Quoi qu'il en soit, on conçoit qu'il faille graisser ces pivots exposés aux intempéries.

Par ailleurs il y a beaucoup moins de graisseurs au niveau du train avant. Les rotules de direction sont graissées à vie. Le livret de bord ne fournit plus de carte de graissage. Il faut donc les rechercher en toute logique. Autre absent du livret, le schéma de câblage électrique. Profitons en pour noter l'absence totale de repères sur la boîte à fusibles peu accessible sous le tableau de bord. En cas de panne, il faut démonter cette boîte pour faire la recherche du coupable ou bien posséder des dons de contortionniste. D'autres solutions sont possibles. Quoi qu'il en soit, très mauvais en cas d'arthrose cervicale.

Derrière les sièges basculants mais non inclinables, l'espace de rangement accepte deux petits sacs de voyage et un vanity-case; Il faut aussi loger les fenêtres, de préférence dans une sacoche sur mesures (option). Et la capote et le couvre tonneau. Celui-ci peut rester fixé sur la caisse et replié sur les bagages. Un porte bagages est prévu (option) au dessus de la roue de secours et peut accepter une grande valise. Prévoir l'étanchéité de celle-ci ou ne mettre que des choses qui ne risquent rien. Sous la moquette du compartiment bagages (on la soulève facilement par des petites sangles, il y a la planche d'accès à l'essieu arrière et à la batterie. Il faut la soulever de l'avant, l'extraire de ses ergots et faire attention, en la remettant, de ne pas agrandir ces ergots car la planche n'étant plus assez maintenue sautillera bruyamment.

Parlons des ceintures de sécurité, faciles à mettre en oeuvre mais sensibles, donc à mettre véhicule à l'arrêt. L'éclairage conventionnel est de puissance moyenne. Le feu de brouillard et le feu de recul sont de série. Les phares additionnels (option) sont fixés sur les ailes et leur réglage est fantaisiste. Pis, ce sont des longues portées sans coupure automatique lors du passage en codes. On veut me les faire prendre pour des antibrouillards mais j'exige du concessionnaire la mise à conformité. Fixés sans renfort sur les ailes alu, les vibrations vont rapidement casser leur fixation. Une large rondelle aurait suffi à éviter cela.... A vrai dire ces phares n'apportent rien de plus qu'un look sportif. De vrais antibrouillards sont plus utiles. Le montage ultérieur de vrais vieux LUCAS, correctement fixés est tout autre chose...

La plaque minéralogique arrière est maintenant au dessus du pare-chocs , ce qui

paraît moins esthétique et accumule l'eau mais évite de racler le sol au moindre dévers. Il est facile de la replacer en dessous si l'on veut pour rester dans l'esprit. mais peut-être est-ce maintenant illégal. Ainsi un peu cachée, elle oblige aussi le gendarme à prendre un peu plus de recul pour verbaliser.

## RELOOKAGE NECESSAIRE

Hélas, chers amis des Morgan, peu d'entre vous se satisferont du véhicule de base, hormis la ligne intemporelle. C'est pourquoi le nombre des options est si grand. Quelques unes sont incontournables comme le beau tableau de bord en ronce de noyer, le volant bois, l'accélérateur type pédale d'orgue. Mais difficile de ne pas succomber aussi à un intérieur cuir Connolly, aux roues à rayons chromés, aux sièges sport qui maintiennent si bien.

Une place est à faire à la carrosserie tout alu ou mixte et aux poignées de portières ! L'addition est salée mais le résultat est là. Notons que le châssis est galvanisé de série sur les +4 mais que le traitement anti-corrosion (fortement recommandé) est encore un supplément. Quant aux peintures spéciales uni ou bicolores.....

Rien n'est prévu pour améliorer la puissance du moteur Rover. Renseignements pris un peu partout, il apparaît difficile de modifier radicalement les caractéristiques du moulin. Ainsi, sauf de travailler en profondeur culasse et arbres à cames, de changer complètement la gestion électronique, et donc de s'adresser à des ateliers spécialisés, ce qui implique de gros frais, il ne reste pas grandes possibilités. Il est toutefois possible et facile de faire mieux respirer le moteur en installant une admission d'air directe avec filtre TIG ou KN et de libérer un peu l'échappement, au bénéfice de meilleures reprises, montées en régime, en améliorant le bruit (celui de l'aspiration aussi ... ) et en réduisant la consommation. Dix chevaux de plus sans changer la courbe de couple, le maxi (18.5m/kg) étant aux alentours de 2500 tours, ce qui est très agréable, permettent des reprises en souplesse dès les plus bas régimes, même en cinquième, sans toutefois pouvoir rivaliser avec un +8. Mais une Mog ne se conduit pas comme un Diesel. En jouant du levier, on trouve toujours le rapport idéal pour exploiter une large plage de tours,(maxi 6000) quelque soit le profil. Cela se vérifie en montagne avec un très grand plaisir, surtout quand le revêtement est bon. Par conséquent, peu d'interventions nécessaires sur le moteur Rover T16-2 litres- 16 valves, moderne robuste, endurant et économique. On verra que sur un parcours de 3500 km dont la plus grande partie en haute montagne, la dépense moyenne de carburant (SP 95 ou 98) sera de 8,5 litres/100 km.

Ainsi préparée, les pneumatiques à 2kg partout, on peut commencer à apprécier le comportement de cette voiture, réplique d'elle-même depuis 1936 ... !

Un morganiste du Nord.

## PHOTOS INSOLITES



*Eh oui il fallait le trouver ce calendrier des Postes 2001. Merci à Alain Levéjac de nous l'avoir prêté.*

*Jack Lafont du Sud-Est :  
"J'ai la morgan dans la peau".*



*Vu dans une rue cette été ...*



Dans le n°54 de la Revue du Morgan Owners Group Belgium du mois de Janvier 2001, j'ai prelevé cette page. Certains français se font remarquer...aussi en belgique.

## VALÉRIE



A toujours été très proche de notre Club au travers de COCO, son *Joli Papa*. Elle nous accompagne régulièrement dans nos rallyes Morgan, toujours parée de son sourire spontané et de sa bonne humeur. Elle me fait suivre un mail que je vous répercute ci-contre et qui ne manquera pas de vous "poiler".

A+  
Léon

Subject : Belgacom  
From : Valérie Waegeneer  
Date : 14/11/2000

Salut à tous,  
Vous la connaissez déjà certainement mais je ne résiste pas, elle fait partie des toutes bonnes ... !

*Lettre reçue par Belgacom en avril dernier ...*

Cher Monsieur,  
J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 12 avril dernier par laquelle, pour la troisième fois, vous me réclamez le remboursement de l'argent que je vous dois. Sachez tout d'abord que je ne conteste nullement ma dette et que j'ai l'intention de vous rembourser aussitôt que possible. Mais d'autre part, je vous signale que j'ai encore beaucoup d'autres créanciers, tous aussi honorables que vous et que je souhaite rembourser aussi. C'est pourquoi, chaque mois, je mets tous les noms de mes créanciers dans un chapeau et en tire un au hasard que je m'empresse de rembourser immédiatement. J'ose espérer que votre nom sortira bientôt. Entre-temps, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments distingués.

(sé)

**PS :** *Votre dernière lettre étant rédigée de manière fort peu courtoise, j'ai le regret de vous faire savoir que vous ne participerez pas au prochain tirage ...*

## SCHEIDLE, Alain



Il est membre du MORGAN CLUB de France. Vous le rencontrerez pratiquement dans tous les rallyes français et outre frontières la plupart du temps l'appareil photo (numérique) ou caméra à l'épaule. Il me fait suivre cette splendide photo, prise en Sancerrois ou en Sologne que je ne résiste pas à vous communiquer. Il est grand, même très grand par la taille et par la sympathie qu'il dégage. Approchez le à l'occasion ... il porte le MOG BELGIUM bien haut.

Léon

## DES AMIS DANS LE SUD-OUEST

En 2000, les gens du sud-ouest (et quelques uns du Limousin) se sont réunis deux fois - l'une dans le Gers et l'autre "à l'étranger" dans le Périgord Noir - chaque fois avec une quinzaine de voitures.

### *Une découverte du Gers*

En Avril nous nous sommes rendus à Nogaro, peu loin de Condom, pour une réunion du samedi au dimanche qui nous offrait des belles petites routes à travers le pays du plus connu des Trois Mousquetaires - d'Artagnan. Le héros d'Alexandre Dumas est basé sur Charles de Batz de Castelmoré - dont la maison natale assez imposante domine un paysage très joli, entre Nogaro et Eauze, dans le vignoble de l'Armagnac - oui, heureusement, il y a toujours un vignoble .....

Le Gers, comme la Gascogne entière, a connu des périodes de richesse, même s'il souffre un peu aujourd'hui par rapport au Bordelais ou au Languedoc au niveau économie. Néanmoins, on a trouvé des endroits et des points de vue étonnants.

Je suppose que c'était par peur de brigands que les habitants ont tracé leurs chemins le long des sommets plutôt que dans les vallées, et qu'ils n'y ont pas mis de haies: pour les morganistes ça donne une vue imprenable sur un paysage qui s'étend sans arrêt jusqu'aux Pyrénées - et, même mieux, il n'y a plus de brigands!

Samedi, notre parcours nous a mené à travers les 3 styles de village qui sont typique de la région. Un peu d'histoire:

- *Le sauveté*, qui date de la fin du Moyen Age, quand l'Église a négocié avec les seigneurs des zones de sécurité autour des établissements religieux, qui en ont bénéficié en organisant les foires et les marchés. Le plus ancien sauveté est Saint Mont, créé en 900, que l'on connaît par son vin; Nogaro est fondé vers 1100.
- *Le castelnau*, qui est apparu à partir du XI<sup>ème</sup> siècle, s'est généralisé à l'ensemble de la région. Ils ont tous eu une défense - un mur d'enceinte, comme pour un château - et ils indiquent une époque où les seigneurs eux-mêmes ont voulu protéger et ainsi dominer les peuples. Le castelnau s'établit sur des hauteurs ou des éperons rocheux, dans l'alignement du château, avec toujours une porte et une tour. Ils ont été presque tous démolis au XVII<sup>ème</sup> siècle sur ordre de Richelieu. On a visité, Tillac et Fourcès, très pittoresque tous les deux..
- *La bastide*, toujours d'origine royale, apparaît très rapidement - 350 étaient construites entre 1255 et 1323, dans une période où la monarchie cherchait à impo-

ser sa présence, même si pour la plupart les finances en étaient fournies par l'Église. La bastide, c'est la géométrie: au centre se trouve la place du marché, souvent entourée de maisons à arcades; tout autour sont des îlots carrés ou rectangulaires, de dimensions identiques. Ce dessin favorise le développement mercantile de l'époque, et on voit souvent au centre de la place du marché une halle où se concentrait le commerce. On est passé par Marciac (renommée aujourd'hui pour son festival de jazz), Bassoues et Labastide d'Armagnac, entre autres.

Le samedi s'est terminé par une visite au Château de Cassaigne. Pendant notre dégustation d'Armagnac il a commencé à pleuvoir, mais nous ne l'avons pas senti en route vers l'hôtel!

Dimanche, c'était une route dans les vignes qui nous a amenés à Séviac, où se trouve une villa gallo-romaine abritant un ensemble de mosaïques unique en France - un témoignage de la présence importante des romains dans la région jusqu'au 4<sup>ème</sup> siècle.

Enfin on s'est rendu à Barbotan-les-Thermes pour prendre le repas de départ dans un cadre assez raffiné et florissant - même si la Sécu veut diminuer ses dépenses pour les cures, il est impressionnant qu'une ville puisse exister aussi bien quand elle ferme ses portes d'octobre à mars.

Nous étions aussi ravis de notre week-end que nous en choisirons quelques unes des meilleures routes et visites pour les participants du **MOG 2001** - il faut que tout le monde commence à apprécier le Gers (tandis que, aujourd'hui, il y en a beaucoup qui ne savent pas où il se trouve!).



*Dans l'hôtel à Barbotan.*

## *UN VOYAGE A L'ETRANGER*

Pour en finir avec l'été, on s'est déplacé en Septembre à Sarlat, dans le Périgord Noir - il a fallu prévoir nos passeports pour un trajet aussi long, mais on a été courageux - malgré les dangers d'un voyage vers le Nord.

Cette fois, afin de profiter des sites nombreux et variés qui existent dans une région dotée de charme, on a commencé le vendredi soir. Le programme exigeait moins de kilomètres que dans le Gers, mais un esprit touristique plus développé, parce qu'on y trouve d'habitude beaucoup plus de monde.

Samedi a commencé au Jardin d'Eyrignac, un chef d'oeuvre de précision de séca-teur où il n'y a même pas un brin d'herbe trop long. Il faut dire que nous y avons passé une heure exceptionnelle qui s'est terminée par deux mots du nonagénaire qui l'a remis en état quand il était jeune. On s'est vite transformé en spéléologue, pour une visite des Grottes de Lacave - là aussi une confection exotique, mais cette fois en pierre, et faite par la nature. Ils ont monté une espèce de son & lumière pour repérer des concrétions et des reflets dans l'eau éblouissantes.

L'après-midi on a changé de ton, en visitant le dernier château fort construit en France - à Bonaguil, où ils n'ont jamais eu ni siège ni attaque - même par les anglais qui ont terrorisé la région dès le XIIème siècle (ils le font toujours, mais maintenant dans des cars!). Une petite boisson devant nos voitures sur la place de la bastide bien restaurée de Monpazier, puis retour à Sarlat pour la soirée.

Dimanche était consacré à l'histoire, en commençant par le site troglodyte de La Roque St Christophe, au nord de Les Eyzies. C'était une visite qui nous a montré comment vivaient nos ancêtres, il y a très longtemps avant le début de la fabrication de Morgans - mais j'ai reconnu ici quelques uns des outils que l'on a trouvé dans les fouilles de l'usine de Malvern lors du changement du régime de production en 1999 ...

Pour terminer, une place réservée devant l'Hôtel de Ville de Sarlat, qui nous a permis de visiter un peu de cette ville très demandée des réalisateurs de films historiques.

Dans le Périgord, on a trouvé le même accueil que dans le Gers. Mais la géographie en est très différente et on roule pour la plupart dans les vallées boisées, plutôt qu'aux sommets. Il y a quand même de belles vues sur les châteaux tout le long

de la Dordogne, qui vous rappelle qu'il y avait (peut-être que pour les seigneurs) une qualité de vie très élevée. Nous, on a essayé de la reproduire dans l'hébergement et dans le programme - y compris en commandant du soleil.



On espère que tout le monde était content et qu'ils viendront encore plus nombreux pour les sorties de 2001 (le printemps dans le Bordelais, puis l'automne en Pays Basque).

Quant à nous, qui avons trouvé pendant les deux sorties une ambiance chaleureuse et des gens très sympas, nous voulons leur dire un grand "merci"!

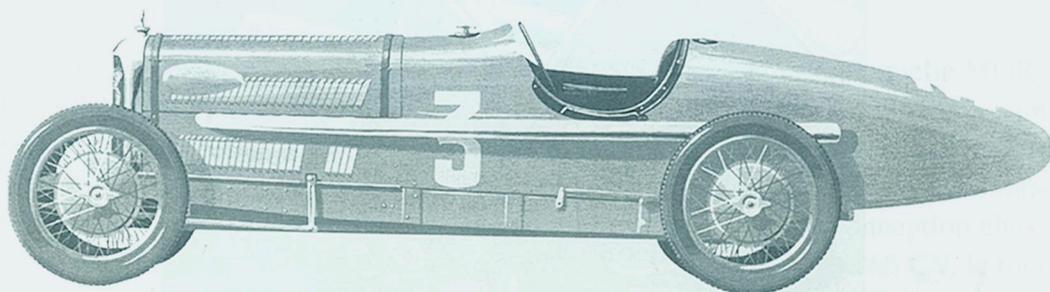
Devant l'Hôtel de Ville de Sarlat

Brian Crabtree

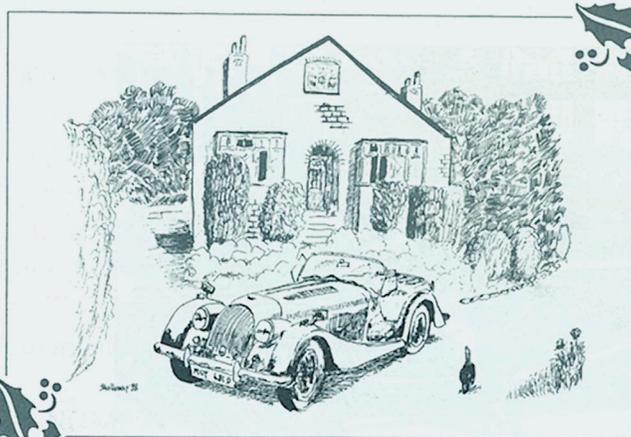


Site troglodyte de La Roque St Christophe

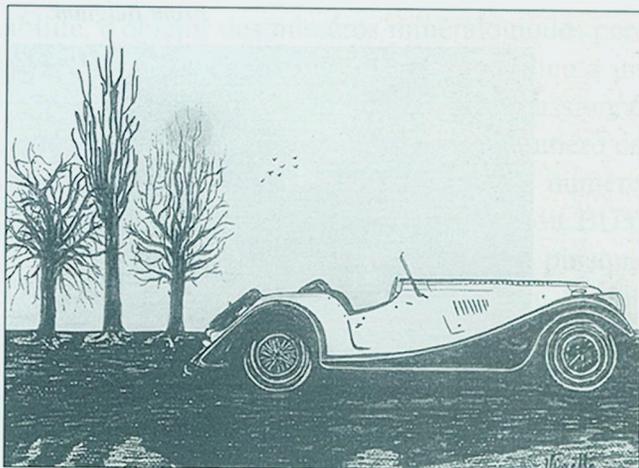
## QUELQUES CARTES DE VOEUX ECHANGEES ENTRE MORGANISTES.



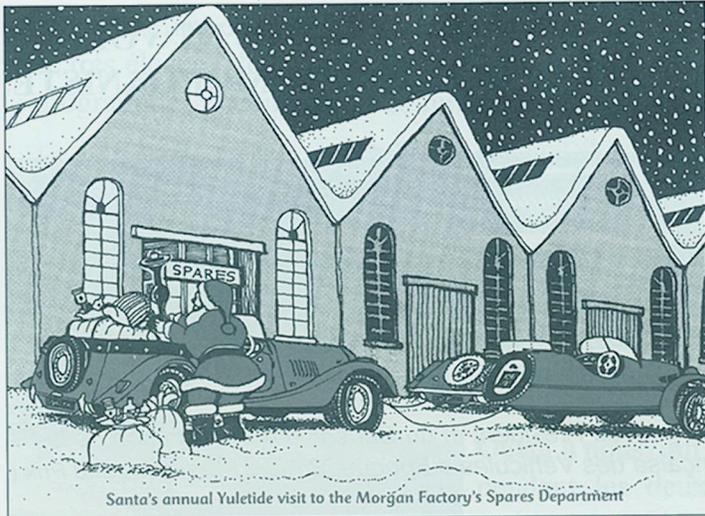
*De la part du Président et du Conseil d'Administration de la Fédération Française des Véhicules d'Epoque. Rolland Pilain de Grand Prix (1922)*



*From Pam & Brian Charlesworth.*



*De la part de Roger & Lison.*



*From England...*



*From Belgium...*



*Hope 2001 Morgan events are the best. Charles Morgan*

## INFORMATIONS DE L'USINE

L'Aéro '8 DEJA EN LISTE D'ATTENTE.!

A ce jour l'usine a retenu plus de 500 commandes fermes pour la nouvelle MORGAN "Aéro 8". Les premières livraisons interviendront en Février 2001, avec un rythme de production de 4 puis 6 voitures par semaine. A cette cadence la liste d'attente est de 2 ans. La tradition est respecté !!! Rappelons que le dessin est entièrement nouveau et pour certain surprenant; moi j'aime surtout la conception châssis - trains roulant et la motorisation par le V8 4.4 litres BMW de 265 CV, le tout pour 1 tonne, ce qui promet des performances exceptionnelles. Enfin j'ai appris que Peter roulait déjà dans une Aéro 8 immatricule "V8 MMC".

### DESSIN DEPOSE

Charles Morgan avait déposé il y a quelques années deux logos : la roue ailée telle qu'elle apparaît en haut de la calandre et le sigle se trouvant sur le panneau arrière de nos voitures. Il vient de réussir ce qu'aucun autre constructeur n'avait pu faire auparavant : le dessin de la carrosserie des Morgan est déposé, dans son ensemble et au niveau mondial. Ainsi la Morgan ne pourra jamais être copiée et encore moins égalée. Ceci nous met à l'abri des répliques à l'instar des AC Cobra, Bugatti 35, 37 si bien réalisées qu'après quelques années de patine même les plus érudits pouvaient les confondre.

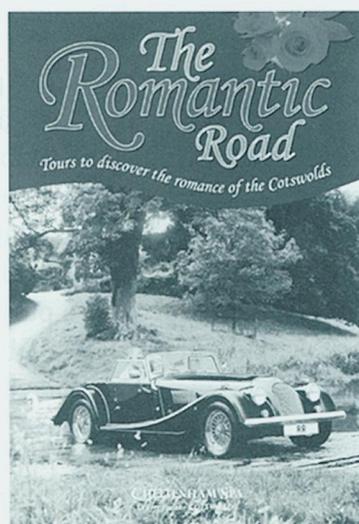
### UN NUMERO SACRE

En Angleterre vous avez la possibilité, d'obtenir des numéros minéralogiques personnels et de pouvoir les transférer d'un véhicule à l'autre. Ceci donne lieu à un marché, non négligeable car vous pouvez revendre le dit numéro à un passionné qui est parfois prêt à mettre plusieurs milliers de livres pour acquérir le numéro de ses rêves. Ainsi l'usine transfert-elle d'un prototype à l'autre le fameux numéro "MMC 1". Peter Morgan roule dans des voitures ayant pour numéros, soit BUY 600M, ou encore AB 16. Ce dernier est un des plus anciens de la marque puisque j'en ai retrouvé la trace en 1924 sur un trois roues conduit par HFS. Au fil des années il est passé sur les quatre roues, allant même sur la Ferrari du patron et que l'on retrouve maintenant sur la +8 qui illustre le dernier catalogue de l'usine.

*JCF.*

## INFORMATIONS GENERALES

Un article était consacré à la Morgan 4/4 dans la Presse Auto de Janvier 2001



Le MOG anglais a lieu cette année près de l'usine de Malvern. Il se déroulera à Cheltenham dans les Cotswolds du 12 au 16 juillet 2001. Cette une région magnifique à découvrir où se trouve de ravissants petits villages en pierre (Broadway, Chipping Campden ...). Pour y avoir séjourné l'été dernier avec mes amis Scheidlé et Luce je peux vous dire que vous ne serez pas déçu, il n'y a aucune fausse note. Voir aussi les photos sur le site internet du Club.

## Assemblée Générale du 10/02/01

45 présents.

Secrétaire: Jean-Louis Moreau

Trésorier : Bernard Chevalier

Le Club est composé de 230 membres.

**Rapport moral:** *Michel Braun* Président déplore le manque d'initiative et appelle aux bonnes volontés et espère que dans l'avenir les membres se manifesteront.

La parole passe à *Bernard Chevalier* qui expose les comptes du Club - il y a en compte 170000frs - la boutique a eu moins de vente - le compte d'épargne est passé de 17000frs à 17500frs - la cotisation est maintenue à 350frs.

### Les délégations régionales:

*Françoise Fichet* se retire et est remplacée par *Bernard Hanquet* pour l'Île de France (120 membres).

*Jean-Jacques Brun* se retire et est remplacé par *Philippe Thévenard* pour la région Rhône Alpes.

Puis *Bernard Hanquet* expose ses sorties, il organisera une sortie avec le concours d'*Alain Macé* délégué Normandie, dans la vallée de l'Eure, les Andelys .

*Patrick Le Quillec* délégué de Bretagne organise une sortie dans le golf du Morbihan qu'il limite à 25 voitures puis une sortie qu'il organisera en conjugaison avec *A.Macé* vers la Normandie (limité à 15 voitures).

*Maurice Charpentier* et *Brian Crabtree* exposent les sorties qu'ils ont faites pour la délégation du Sud Ouest puis se propose d'organiser en Septembre 2002 le Mog international à Biarritz, dans un village vacances comme à Nedde, où chaque équipage aurait son bungalow - Mog classique du vendredi soir au dimanche midi avec possibilité de rester le dimanche soir pour ceux qui le désirent.

*Philippe Thévenard* pour la délégation Rhône Alpes avec *J.Jacques Brun* exposent leurs sorties en 2000 puis proposent pour 2001

- une sortie en mai dans la Drôme
- une sortie en septembre en Bourgogne
- une sortie en octobre en Savoie

*Alain Herman*, région Nord, 10 à 15 membres avec de nombreux Belges et Anglais qui n'hésitent pas à traverser le Channel pour se joindre à eux lors des sorties organisées au Touquet (35 équipages), en Sologne.

Pour 2001 - sortie à Oléron, Rochefort les 28,29 et 30 avril organisé avec l'aide de

*Bernard Hanquet*. Une dernière sortie est prévue en septembre octobre en région Nord. C'est *Guy Burnat* qui représente le délégué du Sud-Est *Maurice Louche* retenu à rétro-mobile par la vente de son nouveau livre.

*Maurice Louche*, nous dit *Guy Burnat*, est si régulier dans l'organisation de ses sorties qu'il en est à la 58ème. Pour la beauté de ses randonnées, dans sa région, il n'a que l'embarras du choix. Puis en 2002, la date exacte nous sera communiquée en temps voulu (juin ou juillet), *Michel Coumes*, qui avec succès avait organisé le Mog Font-Romeu en 1995 entre autre, se propose de nous concocter une super sortie culturelle, musique, danse et autre surprise - 3 jours, du jeudi au dimanche midi entre Cévennes et Camargue - mais limitée à 50 voitures.

*Alain Scheidlé* en 1 mois avec l'aide de Benjamin, jeune informaticien aussi doué que modeste, a mis sur pied la site internet du MCF ([www.morganclubdefrance.com](http://www.morganclubdefrance.com)) code d'accès charles et mot de passe peter (à l'honneur Charles le fils, Peter le Père). *Alain Scheidlé* fait alors un brillant exposé avec Benjamin aux commandes de l'ordinateur qui à l'aide d'une souris (ah! Là là il faut toujours que les femmes s'en mêle (hi! Hi!)) projette sur un écran tout ce que nous allons pouvoir obtenir, comme par magie, des photos, des messages, la date des sorties, le nom de l'ami rencontré pour la première fois dont nous ne connaissons que le prénom; comme tout cela est publique et que n'importe quel pékin pourrait y avoir accès et qu'alors nous serions à la merci d'une indiscretion, *Alain Scheidlé* nous explique que seuls les membres qui auront le code d'accès au site pourront le consulter.

Il restera à entretenir le Site, c'est là qu'*Alain* nous explique qu'il sera intéressant que s'il bouge (le site) et cela il ne peut devenir intéressant que si VOUS collaborez en envoyant -Email, photos, articles, potins etc... Cet enfant vient de naître, au 20ème siècle vous avez été peu nombreux à écrire, peu nombreux à collaborer et pourtant vous saviez tous lire et écrire, je gage qu'au 21ème siècle, tout nouveau tout beau, vous allez vous précipiter sur ce nouveau jouet et par là combler de joie votre Président bien-aimé *Michel Braun* en vous rendant à ses injections: manifestez-vous, prenez des initiatives, vous avez la parole, voilà un outil de plus pour vous faire entendre.

-----  
Le Tour de France affiche COMPLET - *Michel Braun* refuse maintenant toute inscription, le cœur lourd parce que c'est difficile de dire NON - mais il est tenu de ne pas dépasser les cotas, les hôtels ne sont pas des accordéons, et mieux vaut faire un mécontent qui ne peut participer, qu'un mécontent qui participe à une mauvaise organisation, le surbooking ne marche pas dans ce genre de manifestation.

-----  
Le Vintage aura lieu à Montléry les 21 et 22 avril - apportez votre pique-nique - si vous voulez voir perdurer ce type de manifestation, des trois roues magnifiques qui viennent

d'Angleterre, de Belgique, d'Allemagne, de l'Europe quoi, c'est pas la peine de citer le nom de chaque province puisque ces passionnés ont tous le même culte: la voiture à Ricin. *Jacques Potherat* nous réserve comme chaque année un large emplacement sous les pins et s'il pleut nous nous serrerons les uns contre les autres sous un coin de parapluie. Venez nombreux pour montrer votre solidarité, c'est une question de vie ou de mort pour Montléry et je sais que vous n'êtes pas pour la peine de mort, en tout cas vous n'oseriez pas le dire - venez nombreux le 21 ou le 22 vous ne le regretterez pas.

-----

Puis on parle de la Commission technique - *Jean-Louis Moreau* - demande à en être délivré afin de se consacrer au News qui est déjà une très lourde charge.

*Jean-Frédéric Frot* a réalisé un ouvrage sur l'entretien des 4 roues, très complet avec croquis détaillés. Nous allons le faire éditer et le vendre à tous ceux qui désirent savoir les astuces d'entretien d'un morgan pour éviter les mauvaises surprises. C'est le seul ouvrage de ce type rédigé en français. *Jean-Frédéric* accepte de prendre en charge la Commission technique à la place de *Jean-Louis*.

Puis c'est la remise du Trophée *Marin Frot*. Après *Jacques Coric*, *Jean-Pierre Thévenin*, *Jean-Frédéric Frot*, il est remis à *Bernard* et *Etiennette Chevalier*, morganistes dont la fidélité et les nombreuses participations dont l'organisation de deux Mog: Ardèche et Annecy, ne se sont jamais démenties. Il était juste qu'après 20 années de bons et loyaux services, ils soient à l'honneur.

La séance est close à 19h30 et notre Président bien-aimé nous invite à aller boire le verre de l'amitié.

Jacqueline Frot-Renaud

### Bienvenue aux nouveaux membres 2001

Jim Landrin	Wadelincourt (08)	4/4 1800 Ford Ivoire.
Claude Varnier	Montrabé (31)	4/4 1600 Ford Bleu.
Philippe Trouilleur	Marseille (13)	Plus 4 Verte.
John Etherington	Montrieux (41)	Plus 8 Bleu.
Philippe Brun Cosme	Burni Beaurière (26)	4/4 Ford vert.
François Britsch	Paris (75)	4/4 1800 Ford gris.
Nicole	Thenon (24)	4/4 Ford Ivoire.
Anthony Newton Pielow		

## A VENDRE

Just in case someone's interested I have for sale a MORGAN +4 (two seater) 1998 (june) Only one owner. Registered in Principaute d'Andorre D-2017 Less then 4.000 Km. (Including 1.500 Km from Malvern to Andorre la Vieille where I personally collected the car...) CONDITION NEW.

**Extras:** Wire wheels (Chromium plated).

Plus 8 type spotlights and long distance "feux de route" (factory fitted).

Four seater windscreen.

Galvanised chassis.

Color: CONNAUGHT GREEN (B.R.G.)

Upholstery: Connolly black leather HB/PAC GRADE.

Hood and Tonneau: Black PVC

Carpets: Black.

Door handles.

Bonnet strap (black).

Rustproofing (includes undersealing).

Walnut veneered facia board.

Centre instrument covered in leather.

Passenger Door Mirror.

Organ Type Accelerator Pedal.

Map reading light.

Scuttle roll bar.

Luggage carrier.

Head restraints.

Factory fitted battery desconector (inside the car)

Price of the car is 22.500 English Pounds buyer collects in Andorra.

If anyone is interested he/she can contact me at the adress above or telephone/e-mail below.

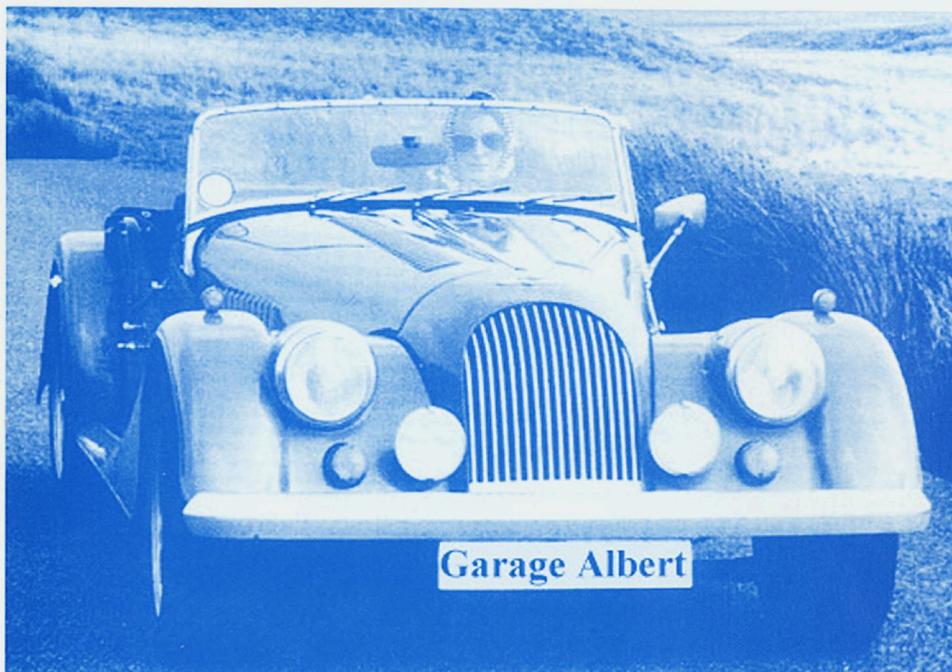
Prefix+tel: 00376-824366, 00376-822843 fax: 00376-825669

*Remarque: Les voitures qui vous sont présentées dans le News sont à titre indicatif et n'engage pas le Club dans la qualité et le fonctionnement de celles-ci.*

# GARAGE ALBERT

Depuis 1954,  
Importateur MORGAN exclusif pour la Belgique

VENTE VOITURES NEUVE ET OCCASION  
ENTRETIENS  
REPARATIONS  
MODIFICATION DES PERFORMANCES  
PIECES DETACHEES 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 2001

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 2001

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