

Octobre 2002

# news n°86

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

# MORGAN CLUB DE France

## Conseil d'Administration du Club

### Président:

Michel Braun

### Présidents d'honneur:

Jacqueline Frot-Renaud

Jean-Christophe Frot

Charles Kachelmann

### Membres:

Jean-Louis Moreau

(secrétaire)

Cécile Hanquet

(trésorier)

Marie-Louise Bazin

(boutique)

Alain Scheidlé

(site internet)

Maurice Charpentier

(Délégué Sud-Ouest)

Michel Coumes

(Délégué Sud-Est)

Brian Crabtree

(Délégué Sud-Ouest)

Bernard Hanquet

(Délégué Ile de France)

Alain Herman

(Délégué Nord)

Marc Laskar

(Délégué Limousin et Centre)

Patrick Le Quilliec

(Délégué Bretagne-Pays de Loire)

Alain Luce

(Délégué Normandie)

Alain Macé

(Délégué Normandie)

Philippe Thévenard

(Délégué Rhône-Alpes)

Bernard Chevalier

Jean-Frédéric Frot

La Taupe

Morgan Club de France  
c/o Kachelman 23 rue Jean Moulin 75014 Paris  
site <http://www.morganclubdefrance.com>

E  
D  
I  
T  
O  
R  
I  
A  
L

A l'heure où je vous écris ces lignes la Morgan Aero 8 n°73 vient d'abandonner les 24 heures du Mans 2002 après 16h48 de course. Quel dommage, mais quelle belle aventure!

En 1962, dans cette même course, Christopher Lawrence remportait sa classe à bord d'une Plus 4. Quarante ans après Morgan revenait avec l'écurie privée du Race Sport Salisbury et trois pilotes britanniques (Stanton, le propriétaire de l'écurie, Hyde et Hay).

Première course de 24 heures pour la voiture, première participation aux Mans pour les pilotes, des moyens sans communes mesures avec la plupart des autres concurrents, l'enjeu était de taille, bien que l'objectif n'était pas de gagner (même sa classe GT, les concurrents n'étant autres que les Porsche, Ferrari et autres Spyker) mais tout simplement de terminer la course.

Encore fallait-il se qualifier pour prendre le départ, sur 81 engagés seuls 50 pouvaient prendre la course. Cette qualification a été acquise in extremis lors de la dernière séance de qualification, avec le 46ème temps. On pouvait commencer à rêver

Cette voiture tout à fait atypique au milieu des autres bolides a vite conquis les paddocks, les journalistes et le public. Du fait de sa couleur jaune et noir nos amis d'outre manche l'on surnommé "Bubble Bee".

Le début de course s'annonce mal, après une demi-heure la Morgan doit s'arrêter au stand victime d'importante vibration, le pont arrière doit être changé, une longue réparation commence.

Puis elle prend son régime de croisière, Hay établissant dans la nuit le meilleur temps de la voiture. Mais au petit matin de nouveaux ennuis de train arrière se manifestent.

La voiture reprend la course. Vers 8h30 après un "tout droit" dans la chicane Michelin, l'Aero 8 rentre au stand à vitesse réduite.

Après 181 tours du circuit, 3h49 d'arrêt aux stands la Morgan doit abandonner sur panne moteur alors qu'elle pointait à la 29ème place.

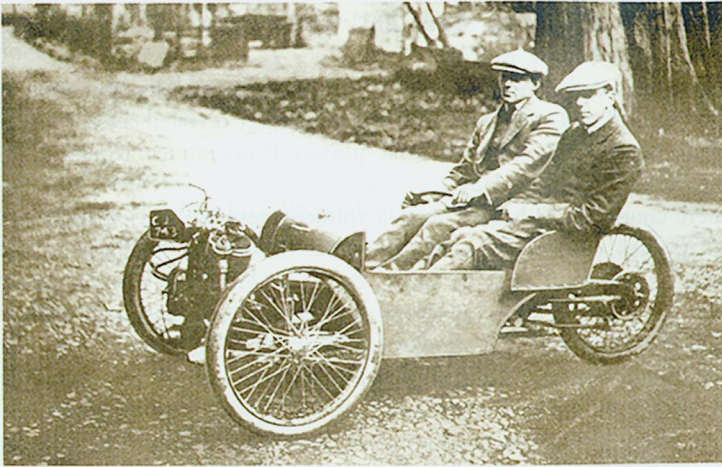
L'équipe devrait revenir l'année prochaine.

**MICHEL BRAUN**



*En couverture, photo de Jacques Bernez*

## UN PEU D'HISTOIRE



*H.F.S. à la "barre" et son beau frère W. Capeland.*

C'est à Stoke Lacy comté d'Hereford le 11 AOUT 1881 qu'est né H.F.S. (Henri, Frédéric, Stanley) MORGAN où son père était Révérend. H.F.S. fit ses études à Stone House, puis au collège de Marlborough et les termina au Crystal Palace Engineering Collège à 18 ans; il débuta alors sa carrière sous les ordres de monsieur W. Dean, ingénieur en chef des ateliers des chemins de fer de l'Ouest à Swindon, compagnie en plein essor. Il y travailla comme dessinateur industriel - ce métier est d'une haute précision -. Il y resta sept ans. Le grand-père d'H.F.S. était lui aussi Révérend, il baignait donc dans un climat religieux mais ne fût pas attiré dans cette voie, ses goûts le poussaient vers un moyen de transport individuel où l'on est libre de son temps et de son espace, la voiture. Comme nous lui en savons gré!

La première expérience de conduite automobile d'H.F.S eut lieu en 1899 lorsqu'il loua une Benz 1L1/2 pour participer à une course de côte, intrépide? inexpérimenté à coup sûr, il termina la course dans le fossé, sans dommage pour le conducteur, mais pas pour la Benz, c'est papa qui paya l'addition, 350 Frs de réparation, merci papa . H.F.S. se tint tranquille pendant trois ans , le temps de rembourser sa dette et de mettre au point le projet qui lui tenait à coeur : acheter un "tandem" Eagle, bizarre véhicule à trois roues, huit chevaux, refroidissement par eau, moteur De Dion avec lequel il dépassa les 19 Km à l'heure, ce qui lui coûta une amende.

A 21 ans, ayant reçu 2.500 Frs il acheta une sept chevaux, deux cylindres, quatre roues de marque Star. En 1906 il quitte les chemins de fer de l'Ouest, il a alors vingt cinq ans. Il installe un garage Worcester road à Malvern Link, ayant en tête de construire un "three-wheeler (3 roues). A cette époque la taxe sur les voitures à quatre roues est importante, les trois roues par contre ne paient pas de taxe, la légende dit que c'est pour permettre au moins riches de rouler aussi en voiture qu'"H.F.S. eut l'idée généreuse de construire un trois roues. J'aime les légendes, elles embellissent la vie.

Le premier Morgan voit le jour en 1909 , c'est un succès, largement dû à sa conception nouvelle de suspension à roues indépendantes, O combien ! Tout est original dans cette voiture, pas chère, pas d'impôt, peu de consommation, légère, peu encombrante. Le Révérend est fier de son fils, c'est un homme clairvoyant, entreprenant, il engage H.F.S. à construire des Morgan Runabout en quantité, pour se faire, il apporte de l'argent afin qu'H.F.S. agrandisse le garage, qu'il achète des machines-outils.

Les trois roues s'améliorent, le brevet est déposé en 1910.

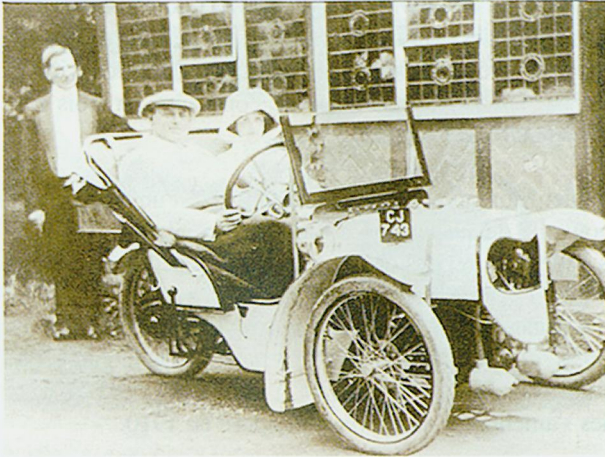
Le Morgan n'est pas un kit, ça n'est pas un assemblage hétéroclite de pièces récoltées dans un casse au petit bonheur la chance, avec un châssis **EN BOIS** , comme aiment à le dire ceux qui ignorent tout du Morgan; H.F.S. a fait des études sérieuses et poussées, il est ingénieur en mécanique, il est passé par sept années de dessin industriel chez G.W.R. Les Morgan sont des voitures pensées, étudiées. La manufacture Morgan a un bureau d'étude, en 1910 c'est le brillant John Black qui le dirige, il deviendra le fameux John Black de la Standard Motor Company.

Morgan est représenté au salon de la moto à Londres par deux trois roues, un seul siège, moteur huit et quatre chevaux, un seul cylindre J.A.P. Il reçoit trente commandes, mais il apparaît rapidement que pour que le succès soit au rendez-vous et complet il faut deux sièges.

Pour la faire connaître H.F.S. engage ses trois roues dans la compétition notamment dans la course des six jours "AUTO Cycle Union" avec un Morgan deux places équipé du capot dit "en seau de charbon" et d'un volant de direction . En 1912 H.F.S. doit agrandir sa petite usine pour satisfaire la demande, il faut acheter de nouvelles machines-outils. La Morgan Motor Co est formée en private limited company, avec, le Révérend H.G. Morgan comme Président et son fils H.F.S. Morgan comme Directeur Général.

Pendant cette période le nom de Morgan est associé à celui de Harry Martin qui gagne avec facilité la course internationale cyclecar à Brooklands, avec, à ses

côtés un passager agenouillé pour réduire la vitesse au vent, la Morgan termine la course de 13 km. à une vitesse moyenne de 90 km à l'heure. Cette année là, pour la première fois, la société déclare un bénéfice.



Le 12 Juin 1912 H.F.S. Morgan épouse Ruth Day, la plus jeune des filles du Pasteur de la paroisse Saint Mathias de Malvern Link, et part en voyage de noce au Pays de Galles, au volant d'un Morgan biplace blanche, CJ 743 (immatriculation qui avait été celle du prototype et qui sera réutilisée par beaucoup d'autres appartenant à l'usine).

à suivre...

**Jacque Frot-Renaud**





## PORTRAIT D'UN MORGANISTE

Il est le seul morganiste du sud-est à "monter" régulièrement dans le "grand-nord" et à considérer que l'hexagone, dont il est fier d'être l'enfant ne s'arrête pas à Aix en Provence, pourtant amoureux de sa garrigue dont il a l'accent doux et chantant et les talents de conteur : Guy Burnat est un homme de parole, une autorité en tout ce qui concerne l'automobile, il respecte ce qu'il aime, il cultive avec discrétion le champ des morts, illustres ou humbles qu'il aime ou qu'il admire. Il accueille généreusement ses amis, avec humour, il lui arrive de mettre la casquette et la blouse blanche de chauffeur de maître pour venir les chercher à la gare et les amener au "Grand Hôtel" Sa maison si accueillante chargée du souvenir d'une vie bien remplie. Arlette, sa femme, nous attend sur le pas de la porte, toujours souriante.

En observant les tableaux qui ornent les murs, les livres, les photos, ses collections, on devine ses passions, ses pôles d'intérêts. Il dépense son énergie sans fanfaronnade pour les causes qu'il estime justes. Dans une même année pour satisfaire ses idéaux, il va de Malvern au Cap Jubi, il saute du 3 roues au Morgan en passant par un chevrolet 15 CWT passé lui-même par les sables du désert de Libye, Guy traverse la France du Sud au Nord au volant de ce Chevrolet, couche sous la tente dans des conditions précaires. Peu lui importe, il vient honorer ceux qui sont morts enterrés au pied des falaises normandes, c'est Overlord 1994, cinquante ans sont passés. Cette année là, nous trinquons ensemble à la liberté que ces morts nous ont offerte au prix de leur vie.

Guy Burnat a organisé un Mog Avignon - Ventoux mémorable. Les Mog sont limités à 120 voitures, il a dû en fâcher quelques uns inscrits trop tard, il en était déjà à 125. Au matin de ce Mog où je suis venue, hébergée au "Gand Hôtel" dans une suite particulière, avec terrasse privée, sortie indépendante et tout le confort, jouant les mouches de coche car tout était prêt dans les moindre détails.

Guy et moi nous dirigeons vers la mairie toute proche à pied sous une pluie diluvienne, pour assister au vin d'honneur. Guy ulcéré par ces torrent de pluie s'est tourné vers moi pour dire " Je suis déshonoré" avec ce tragique sincère, poignant, inimitable. d'un César dirigé par Pagnol qui d'une petite cause, la pluie, transforme par le choix des mots, l'intonation, un état banal en tragédie racinienne, c'est prodigieux.

S'il accepte de hautes ou honorifiques responsabilités avec plaisir, il les rend avec fermeté et sans transiger s'il constate que la politique appliquée ne correspond pas à son éthique. Il écrit très souvent des articles pour le News, pour autant il n'attend rien en échange, c'est un homme qui agit avec conviction, il a de la personnalité, Cependant il ne refuse pas la reconnaissance, et même s'il la sait justifiée il prend des airs de chat prêt à ronronner de plaisir, ça le fait sourire, ses yeux bleus Provence deviennent un trait horizontal et luisent avec un brin d'ironie, car il sait la vanité d'un instant de bonheur qui passe.

Je lui sais un défaut, il n'aime pas les plaisirs de la table, il ne prend pas plus de plaisir à manger du foie gras truffé qu'il n'en prend à manger un hareng pomme de terre.

Il est une valeur en voie de disparition, il rend service gratuitement, il pense d'abord honneur avant portefeuille, pourtant il ne gâche rien. Il a une autre qualité rare , il sait reconnaître ses erreurs. Il se sait aimé et reconnu des siens c'est de là sans doute que lui vient sa force. Ah! j'allais oublier, il se déplace généralement par tous temps à moto une 750.

VOILÀ L'HOMME.

Jacque Frot-Renaud







## PARC NATUREL DU MORVAN

Samedi matin, croissants et café nous attendaient au Paddie O'Neils, devant lequel, à l'heure où s'endorment les chouettes, plusieurs Morgan accompagnées de leurs équipages se préparaient à partir de nouveau à l'aventure. Malgré le froid matinal, nombreux avaient choisi de rouler à l'air libre. Puis, après avoir récupéré le reste de l'armada sur la place de l'obélisque à Fontainebleau, nous commençâmes notre périple, prenant soin de se suivre les uns les autres, chaque copilote consultant le road book concocté par nos gentils organisateurs. De village en village, en passant par de petites routes encore vierges de tout passage, les Morgan roulaient gaiement, les plus huit menant la danse. Notre arrivée au restaurant du café de la poste à Courson fut l'occasion de s'échanger les premières impressions tout en savourant un bon repas. La nature se faisait de plus en plus présente et nous quittâmes peu à peu la rase campagne pour les bois du Morvan.

Quelle fut notre surprise de constater qu'en cette période de l'année la verdure était encore omniprésente ! La nuit tombait quand nous fîmes le tour du lac des Settons, ajoutant un brin d'humidité à la fraîcheur vespérale. Il faisait nuit noire quand nous arrivâmes à l'ultime étape de ce samedi, l'hôtel de la poste. Nos Morgan purent enfin se reposer dans un parking privé et nous découvrîmes le confort et la qualité de notre hôtel. Le dîner fut mémorable de par l'excellence de ses plats et surtout l'excellente ambiance qui régnait au sein du groupe.

Dimanche matin, après un copieux petit déjeuner, nous décollâmes en direction de Vézelay que nous atteignîmes en fin de matinée, laissant à chacun le temps de vaquer dans ce village si pittoresque et de voir sa fameuse basilique. C'est dans la cave du restaurant "la dent creuse" que nous nous rejoignîmes pour festoyer une dernière fois, avec les spécialités du pays, avant de rentrer chez nous, plein de souvenirs dans la tête.

Charles K. Junior

## VINTAGE MONTLHERY 2002

un grand cru



En matière d'éducation l'un des moyens sûrs, c'est l'exemple. Chevalier et Thévenard nous l'avaient donné l'année dernière, dix d'entre ceux qui se sont inscrits cette année au Vintage les ont suivis : je les dénonce, Barbé, Charpentier, Herman, Elmassian, Prévot, Néron, Le Quillec, Flahaut, Rogers, Besnons ont envoyé le prix de leur place souvent multiplié par deux , sachant qu'ils ne pourraient venir mais contribuait ainsi à soutenir le bel effort de Jacqueline Potherat et sa fille Armelle qui nous offrait un Vintage bien organisé, convivial, chaleureux, côté chaleur, ça n'est pas le temps qui nous a aidé, par contre celui de l'amitié partagée fut au rendez-vous .

C'est un réel plaisir de voir arriver, toujours en nombre supérieur les Anglais beaucoup viennent d'au delà de Manchester. Pour venir à cette fête ils partent le Jeudi aux aurores, 450 Km. les séparent de Portsmouth où ils embarquent pour six heures de traversée, à cette saison la mer n'est pas un lac tranquille, elle est alors sans pitié pour les estomacs.

*Le pique nique est de tradition, le temps ne s'y prête pas toujours*



Le débarquement a lieu au Havre, ils ne leur restent plus que 240 Km. de route, ils traînent une remorque avec trois roues et une ou deux motos. Arrivés malgré la fatigue ils procèdent à l'installation de leurs engins avec discipline à l'intérieur de l'anneau mythique que nous devons à Monsieur Alexandre Lamblin, généreux mécène à la cause automobile, mort ruiné, alors qu'aujourd'hui cet espace est tant convoité par des promoteurs en tous genre qui rêvent de faire des lieux une cité radieuse construite de petits pavillons de banlieue, on appellera "DOMAINE DES DUCS DE MONTMORENCY" pour rappeler le passé glorieux de la ville de Montlhéry où s'illustra Hugues de Crécy chef de l'opposition féodal; Charles six fit démanteler son château. Ces titres de domaine "grille royale", "Marie - Antoinette", etc. ne servent qu'à faire digérer aux heureux propriétaires la banale médiocrité de l'architecture qui leur est offerte à lourd crédit.



*A chacun sa tenue, mais une mention particulière pour Bertrand Jolit et son gilet, bien que Guy Burnat et J.C. Frot ne démeritte pas avec leurs coiffures.*

Monsieur Alexandre Lamblin n'est pas assez fêté, l'année prochaine nous irons déposer devant la plaque qui commémore les bienfaits dont nous profitons, un bouquet de muguet pour lui dire merci

Sur deux jours 80 de nos membres sont venus faire la fête aux 3 roues, d'Avignon, de Nîmes, ce sont toujours les mêmes et c'est tant mieux ce sont ceux

que je préfère avec ceux de Sologne, de Monceaux les mines, celui-là avec son camarade a eu le courage de coucher sous la tente il faisait frisquet au matin ils étaient un peu rouillés. D'Azay le rideau, pour la journée avec un pique-nique rempli de bonnes bouteille, j'ai entendu :

- Pourrais-je avoir un verre de vin?
- Je croyais que c'était le Club qui nous l'offrait ?
- Ben oui , justement, tu es bien membre du Club !

Le dimanche, Jean-Louis Moreau est arrivé avec une grande tente que nous nous sommes empressés de monter ainsi à midi nous avons pu manger à l'abri de la pluie en tapant joyeusement dans le pique-nique monstrueusement copieux de Ferrières, il l'avait généreusement amené pour ça, nous lui avons fait honneur !

10 Finalement il a fait beau, nous avons pu faire les tours d'honneur qui clôturent la fête, 5 Km. de bonheur, on fait tous vroum, vroum les uns derrière les autres, on essaie de monter le plus haut possible sur l'anneau pour se faire un peu peur, on redescend sur la chicane, on respire le ricin, pour nous c'est du 5 de chez "ça fouette", on appuie sur l'accélérateur pour tourner avec aisance, allez ! encore un Vintage réussi , on a fait la fête à Potherat, notre coeur reconnaissant a battu pour lui , surtout Quentin ne nous laisse pas tomber, reprend le flambeau l'année prochaine, nous serons là et nous t'aiderons.

**Jacque Frot-Renaud**

*L'esprit des années 30 !*





## On vit quelque fois des moments formidables !!!.

Pour éviter à l'aimable ami qui m'a si gentiment invitée à faire le copilote pour une partie du Tour de France d'avoir à s'éloigner de sa route pour gagner la bergerie à Rambouillet, je suis allée huit jours avant le départ repérer les lieux pour trouver un hôtel où je coucherais la veille du départ, le rendez-vous ayant été fixé à 8h30, afin de ne pas avoir à me lever à 4 heures du matin, les aurores dans les trains de banlieue ne sont pas rassurantes pour une femme seule si dans ses bagages le nombre des années pèsent plus lourd que ses produits de beauté qui ne servent plus à grand chose mais qui ont le mérite de faire perdurer l'espoir d'un miracle - ah! Faust ! raison pour laquelle on s'entête à les trimbaler.

Au plus près de l'entrée de la Bergerie, place de la mairie j'ai trouvé "Le café hôtel de la place d'armes", le patron a eu l'air étonné quand je lui ai demandé s'il avait une chambre pour une personne, le chiffre un est mal vu dans l'hôtellerie, ce café m'a tout de suite fait penser à "La mort d'un commis voyageur" d'Arthur Miller, avec ces dîners pris dans une salle vide, éclairée à l'économie où le bruit de la mâchoire et le claquement de la fourchette sur l'assiette finissent par raisonner si fort qu'on en est gêné.

Le patron m'a dit : " Le 22 juin c'est la fête de la musique, gare aux bruits". J'ai tout de suite imaginé des défilés de fanfares passant sous ma fenêtre. Va pour le "bruit", c'est la fête à la musique". Cent cinquante francs la chambre ! pas cher.

Je demande : "Avec douche ? eau chaude ? j'aurai tout ça plus "la fête à la musique".

Pour arriver à Rambouillet le 22 juin, j'ai calculé, j'ai dû monter et descendre avec mon sac de voyage contenant dix jours de linge de rechange, plus un peu de coquetterie, plus mes produits de toilette sans verre à dents pour que ce soit moins lourd



et mes produits de beauté inutiles, l'équivalent de sept étages dans les couloirs du métro sans escalier roulant, descendre dix marches, un couloir, remonter vingt marches, un couloir tournant, descendre seize marches, cent cinquante mètres de couloir, remonter trente marches, ça n'est pas le moyen de transport idéal pour un "cul-de-Jatte", "prenez les transports en commun ". Venez respirer l'odeur du métro, pur de tout gaz d'échappement de voitures, certes, mais pas d'autres gaz d'échappement à mon sens beaucoup plus nocifs, cet air de transport en commun qui est déjà respiré par le haut et par le bas trois fois avant nous.

12



Arrivée à Rambouillet je débarque sur une grande place déserte, personne ne peut me renseigner dans la gare, un seul guichet ouvert, une jeune femme se tient derrière une vitre pare-balle, j'entends difficilement sa réponse, enfin je comprends qu'elle ne sait rien de ce qui se passe dans Rambouillet. L'office du tourisme ? il est place de la mairie, c'est là que je dois me rendre, il y a un kilomètre à parcourir, je cherche désespérément un bus, inexistant. En route, le sac sur l'épaule, ça n'est pas de ça qu'on meurt, comme disait ma maman optimiste et si courageuse.

Arrivée au café-hotel de la place d'armes le patron semble étonné que je sois au rendez-vous, en effet, la chambre promise coté jardin est déjà occupée, mais il y en a une autre, elle donne sur la place d'armes, il est trop tard pour faire la difficile, la chambre est au premier étage, elle contient un grand lit pour deux

personnes plus un lit pour une personne, une table, une chaise, une penderie, une porte mène à une petite salle d'eau, douche, lavabo, wc! quel luxe! le tout paraît propre.



Le patron parti, j'ouvre la fenêtre, fichtre! sur une estrade bâchée quatre vingts musiciens l'orchestre national d'Ile de France au complet répète pour ce soir, Offenbach : la vie parisienne, Debussy : le boléro; Gershwin : un américain à Paris; ce n'est pas tous les jours qu'on a en chair et en os et en trompettes quatre vingts musiciens dans sa chambre premier prix de conservatoire national de Paris pour soi tout seul dans sa chambre pour cent cinquante francs car, bien que la chambre soit plus vaste que prévue, le patron maintient le prix. Je décide de prendre une douche avant d'aller dîner, il y a de l'eau chaude à volonté, rassérénée je retourne dans la chambre pieds nus, pour une fois je m'installe sur le lit face à la fenêtre d'où je vois l'orchestre toujours en répétition, je lève un pied, surprise la plante en est noire, le sol de la chambre est en plastique imitant des carreaux de marbre rose qui n'ont pas vu une serpillière depuis ????... fort longtemps, pour cent cinquante francs c'est poussière comprise, à l'épaisseur on peut dire c'est vraiment pas cher.

Après le dîner, la nuit est tombée, une foule a envahie la place, les chaises installées sur l'esplanade sont toutes occupées, la terrasse du café est complète sans compter tous ceux qui s'installent debout le long des barrières, l'orchestre excellent donne son concert jusqu'à minuit et demie je suis restée à ma fenêtre, un premier



balcon, vue imprenable sur l'orchestre, son amplifié hélas par des micros réglés pour des malentendants comme on dit aujourd'hui pour parler des sourds. A quatre vingt exécutants pour une oreille normale le son de l'orchestre suffit tel quel, mais c'est la mode il faut en passer par la "sono", sans sono point de salut, c'est une génération d'infirmes. Avec la sono il nous gâche l'âme et le souffle de l'instrument, on ne sent plus la vibration du sentiment qui anime l'exécutant, qui a autant d'impact que le son qui l'émet et qui fait la différence entre chacun d'eux, c'est avec cette vibration de la personnalité unique pour chacun d'eux, qu'on reconnaît sans le voir un Arthur Rubinstein d'un Jean-Philippe Colard, un Yehudi Menuhin, d'un Isaac Stern, vous ne le croyez pas ?... alors vous êtes sourds "hi ! hi!".

14



Le concert est fini, je m'apprête à aller au lit, c'est alors que je découvre que ma fenêtre n'a ni volets ni doubles rideaux, allons bon ! et les premiers projecteurs entrent dans ma chambre comme des phares de voitures éclairent la route. Je vois tous les musiciens quitter l'estrade pour aller s'engouffrer dans la mairie où les attendent sans doute un buffet bien mérité, je suppose qu'ils vont éteindre les lumières quand l'estrade sera vide, tiens ! je vois des jeunes gens monter sur l'estrade en blue jeans et casquettes, ils commencent à se servir des timbales comme de tam-tam puis de contrebasses ils se mettent au rap, c'est une cacophonie de son, à une heure et demie du matin ça continue, dans ma chambre éclairée plein jour, je subis la fête à la musique, non, là je proteste, il y a déviance, c'est la fête



aux bruits, merci Boulez, merci Lang!!!! de bois. Je ne vais pas dormir de sitôt, à défaut d'arrêter le bruit, il est deux heures et demie, je décide d'accrocher le dessus de lit à la fenêtre pour occulter au moins la lumière, j'y parviens, non sans mal, il est trois heures et demie du matin, je n'ai plus que trois heures et demie à dormir, demain est un autre jour, j'ai vécu "une passe d'armes" hi! hi! peu commune, ce matin la matinée s'annonce belle sous les frondaisons un peu printanières, l'été arrive avec une légère brume de chaleur qui couvre l'étang, les oies vont au bain, en rang, les Morgan rutilent. Au long de la course il y aura le Mont Saint-Michel, j'aurai en le découvrant toujours la même émotion, c'est une promesse d'éternité. A vos armes, prêts? surtout ne tirez pas, même sur le lampiste.

**Jacqie FROT-RENAUD**



*Le lendemain, c'est sous les frondaisons de Bagnoles de l'Orne  
que nous trouverons sommeil réparateur.*

## **MANUEL TECHNIQUE EN FRANÇAIS**

Vous êtes bricoleur, vous entretenez votre Morgan vous même ou vous n'y connaissez rien et la faites entretenir par votre fidèle garagiste local.

Le manuel vous apporte conseils, tuyaux, astuces pour maintenir dans le meilleur état votre bijou.

Fruit de trente ans de pratique sur les Morgan (quel courage !!!), reportez vous page 31 pour savoir comment vous le procurer.



## OLIVE sans MARIUS

Il y a quelques années, le rédacteur d'un éditorial du journal LA PROVENCE n'a pas manqué de se gausser des parisiens, qui a longueur de temps imitent (mal) "l'assent" du midi et jouent sur la confusion inévitable entre la sardine et le bateau du même nom, qui par son naufrage, boucha, un jour la sortie du port de la cité phocéenne.

C'était, en effet, à l'occasion du récit des avaries survenues à une piscine située sur la Seine, la piscine DELIGNY, (??) qui avait littéralement sombré.

Et le rédacteur d'écrire : depuis hier, le sort nous a vengé: les Parisiens ont réalisé l'impossible : ils ont coulé une piscine !!! comme on dit sur la Cannebière : ils ont fait fort... très fort même...

Ce rappel, en préface au compte rendu de l'article ci-dessous, qui n'est pas comme on pourrait le croire, une histoire de Marius et Olive...

### **Je graisse mon moteur à l'huile d'olive ...**

Non, ce n'est pas une histoire marseillaise, mais un fait absolument authentique que nous avons trouvé dans la causerie due à la plume alerte de BAUDRY DE SAUNIER à l'occasion du Salon de l'Auto dans le numéro spécial de l'ILLUSTRATION du 6 octobre 1934.

Ce n'est donc pas durant la préhistoire de la locomotion mécanique que la question en a été débattue, mais dans les années 30, à l'époque des BUGATTI, des premières traction-avant et de la démocratisation de l'automobile.

L'ami J. POTHERAT en a parlé, lui aussi dans son "carnet de bord" il n'y a pas longtemps après être tombé sur un opuscule édité par FLAMMARION, du même auteur et traitant du sujet. Avec son humour habituel, Jacques termine son écho en citant l'auteur : *le profane admire et frémit quand on assaisonne une romaine, quand on se demande si la mayonnaise tourne ou ne tournera pas, quand on vide un bidon d'huile d'olive dans le moteur.....* et conclut "Et si on essayait l'huile de coude ? "

BAUDRY DE SAUNIER après avoir passé en revue les nouveautés de l'année, dont l'apparition de la nouvelle CITROEN 7 CV T.A.V., la mise sur le marché des bougies de 14m/m en lieu et place de celles de 18m/m, les nouveaux dispositifs de mise en marche des moteurs liés aux nouveaux carburateurs etc.... le célèbre conférencier commence le chapitre du graissage par le titre :

#### *Moteur à l'huile d'olive*

17

*La question du graissage des moteurs a fait cette année une grande enjambée dans une direction où bien peu d'automobilistes l'auraient attendue. La voici orientée vers l'huile d'olive, vers les contrées méditerranéennes de Provence, d'Algérie, du Maroc, d'Espagne, d'Italie.*

*L'huile des sardines, des salades, des mayonnaises ? exactement, pourquoi sourire , l'huile de ricin, une des bienfaites horreur de la médecine n'est-elle pas employée depuis longtemps dans les moteurs " très poussés" où le graissage est particulièrement délicat?*

*Toutes les deux sont des huiles végétales, il n'y a donc aucune autre raison que notre surprise pour que nous ayons ici un sourire. On pense bien que le*

graissage des moteurs à explosion par huile d'olive n'est pas une nouveauté qui a levé au début du printemps, comme une primevère, un caprice, une mode.

Depuis de longues années, les laboratoires travaillent le sujet et de nombreux possesseurs de voitures ou de motos, notamment en Algérie et dans le midi de la France, circulent "à l'huile d'olive" en clamant leur satisfaction. Nous pouvons donc discuter aujourd'hui de l'emploi du nouveau lubrifiant en nous appuyant sur des faits sérieux, des opinions compétentes et même une longue expérience personnelle.

18 Apprenons toute de suite que l'huile d'olive ne peut graisser nos moteurs et mériter le joli nom "d'olivauto" que le jargon automobile lui attribue déjà, que si l'industrie l'a débarrassée de certains produits nocifs, tels que des gommés et des résines. On ne peut pas, par conséquent, sans danger, verser dans le carter d'un moteur, une huile d'olive quelconque, il la faut sans acide, sans humidité, sans impureté. on la trouve, telle, dans le commerce, déjà.

Les qualités sont fort nombreuses; elle possède une viscosité qui n'est pas aussi grande que celle de l'huile minérale, à froid, mais qui a cette caractéristique exceptionnelle de n'être presque pas influencée par l'élévation de la température, alors que la viscosité de l'huile minérale, même très grande à froid, diminue toujours au fur et à mesure que les pièces métalliques qui sont à son contact, s'échauffent.

L'huile d'olive a aussi une propriété qui lui est tout à fait propre, du moins à un degré aussi élevé : une très forte onctuosité. Elle constitue, comme disent les techniciens, un phénomène interfacial, d'autres prétendent, même chimique, qui peut être, est à l'origine des résultats remarquables qu'on obtient de ce graissage dans les moteurs à explosion; quels sont ces résultats?

D'une façon générale, et tous les témoignages de divers laboratoires et d'usagers, concordent, le moteur gagne à ce graissage, à la fois un peu de puissance, beaucoup de ce que l'on peut appeler de la "gaieté", et même par les froids les plus rigoureux, une facilité de départ à laquelle vraiment on ne s'attendait guère.

L'huile d'olive peut, sans qu'en résulte le moindre inconvénient être mélangée à de l'huile minérale, de même fluidité, autant que possible. Il est naturellement préférable, pour en bien apprécier les qualités, de l'employer seule. On s'apercevra alors qu'elle permet un espacement très long des vidanges; d'aucuns parlent de 6.000 kms, il semble que 3.500 ou même 4.000 soient des faits exacts, l'économie est déjà belle !!!!

(N. D. L. R en 1934 et jusque bien après la guerre, il était d'usage et obligatoire à la longévité d'un moteur de procéder à la vidange de l'huile tous les 1.500 à 2.000 kms; le conducteur de la dernière voiture que nous venons d'acquérir, donne comme consigne de procéder à la prochaine vidange à 30.000 kms !!!)

BAUDRY DE SAUNIER poursuivait sa causerie en décrivant la fabrication de l'huile d'olive usuelle, celle dite " de bouche, des sardines et de la salade " obtenue par pression; puis il exposait de quelle manière, par extraction, on obtenait l'huile pour moteur, en partant de la substance qui demeurait sur les plateaux des presses hydrauliques; finement épurées, neutralisée, désodorisée etc... elle était logée dans des tonnelets métalliques ou des bidons de 2 litres, comme l'huile ordinaire de graissage, le prix de vente étant sensiblement le même.

*L'huile d'olive, qui l'eût entendu, il y a un an seulement, citée comme lubrifiant de choix pour une automobile et n'eût pas haussé les épaules devant cette plaisanterie ? la voici, recherchée et courtisée....une révélation... et l'auteur de conclure : les essais les plus sérieux qui ont été portés sur des moteurs dont la cylindrée ne dépassait pas 3 litres, ont tous confirmé la haute valeur du nouveau lubrifiant . Il en résulte que les armées entières de motocyclistes et de touristes peuvent l'utiliser dès maintenant en pleine quiétude....*

Cette relation du graissage des moteurs à l'huile d'olive, qui semble bien être restée sans lendemains qui chantent, a rappelé au rédacteur, une anecdote véridique, que son père lui avait rapportée et concernant une avarie survenue lors d'un PARIS-NICE dans les années 20 : les MORGANS 3 roues avaient un carter en bout de l'arbre de transmission qui contenait le couple conique actionnant les deux crabots commandant les chaînes finales, ce carter possédait un très gros bouchon à vis d'un diamètre de près de 10 cms, et il contenait de la graisse épaisse; cette dernière faisant défaut à la suite d'une fuite quelconque, le pilote, n'ayant pas trouvé de garage à proximité, mais seulement une épicerie de village, avait acheté deux camemberts à 80% de matière grasse et en avait bourré le carter, ce qui lui permit de finir l'étape et de réparer !!!!

GUY BURNAT

19



## ASCENSION 2002

ou à tout nouveau membre, son paradis

La Bretagne, production : **PATRICK LE QUILLIEC**

### NOTRE PREMIERE SORTIE

20 Temps maussade, ... pluies sur toute la France. Soleil et douceur en BRETAGNE, eh oui il faut parfois le dire et le redire... la BRETAGNE est souvent radieuse.

LES MOULINS du DUC à MOELAN sur MER : quatre nuits de bonheur, l'étape est alléchante, halte idéale pour monter au ciel !!!!.

Nous arrivons, comme convenu vers 17h mercredi; c'est notre première sortie au CLUB MORGAN de France. Emus comme des jeunes mariés, la MORGAN en est bleue de confusion dans le parking, une dizaine de MORGAN, plus superbes, plus rutilantes, plus puissantes les unes que les autres



*Baie des Trépassés : les Belges (barbu), Fred et Marie Jeanne, les Bretons, vos serviteurs, Mimi et Guette (Michel et Huguette).*

Trèfle de plaisanterie ! L'endroit est charmant, idyllique. L'accueil de Patrick, notre délégué de région est exceptionnel, tout s'annonce pour le meilleur du monde. Remise des clés. Rendez vous au bar à 20 heures. Champagne !!!!!. On se regarde ! On se démarque ! On se consulte ! Tiens des BELGES ! : Fred à la jolie barbe blanche et sa Marie-Jeanne. 1000 kms pour arriver là ! Chapeau ! Ils sont là pour déguster la BRETAGNE sous toutes ses formes. Il y a Jean-Claude, le moustachu, Frédéric et Christine, particulièrement courtois, Alain et Sophie très aimables, Philippe et Françoise toujours affables. Des Bretons bien de chez nous : Didier et Martine ayant émigré à PARIS ! Et puis Patrick et Violette, Jacques et Annie. Coquilles Saint-Jacques au menu. Vins capiteux. Nuit calme et sereine agrémentée du glouglou de la cascade toute proche.



*Vers le col de Trédudon, dans les Monts d'Arrée*

### **JEUDI de L'ASCENSION**

Petit déjeuner délicieux; démarrage à l'heure pile et en trombe. En trois minutes nous sommes sur la quatre voies : les chevaux rugissent, les pneus crissent, les échappements fument. Doucement les gars, je n'ai que 9 CV. Mais sympas, ils sont tous là à la bifurcation

Patrick gère parfaitement son petit monde en tête du convoi, coiffé de son casque bombé, argenté; il est aux aguets, le sourire aux lèvres un mot gentil pour chacun, toujours l'oeil dans le rétroviseur. Voici le premier enclos paroissial des TROIS FONTAINES, très bel arrêt en pleine campagne;

Puis, c'est reparti direction PLEYBEN, un petit café (La blanche hermine) sur la place pour admirer cet enclos complet composé de l'église, l'arc de triomphe surmonté du calvaire et l'ossuaire. Et vite, trop vite sans doute, le Col du TREDUDON, 361 mètres, unique col des monts d'ARREE, la descente est superbe, les MORGAN serpentent avec entrain.

Enfin la presqu'île de CROZON, CAMARET, surchargé, pour terminer à PONT AVEN.

En avant les galeries de peinture !!! Ouf !, 340 km au compteur, tout a bien fonctionné, même parfaitement. 20 heures, apéro! Patrick veille ! les coquilles sont toujours au rendez-vous.

22



*Notre "Président"... Patick Le Quillec.*

## **VENDREDI déjà !**

Décollons à 9 heures pour filer sur la cote (comme des sauvages) de la presqu'île de QUIBERON. Pas tout à fait, car nous dégustons crêpes et bolées de cidre au château de KERCADO et déjeunons à quelques encablures plus loin, à KERANK (la maison des crabes en breton) bien sur les pieds dans l'eau. C'est avec curiosité que nous découvrons les conserveries de la BELLE ILLOISE, chargeant à raz bord les MORGAN de sardines au whisky.

Sur la route du retour, dégustation surprise d'huîtres plates, de langoustines au port sur les bords du BELON. 220 km au compteur.

Concernant le gymkhana à CARNAC nous n'avons pas eu l'autorisation pour slalomer entre les menhirs. Quel dommage !!!

20 heures. Apéro ! les coquilles sont omniprésentes.

## **SAMEDI**

Matin sous un soleil radieux nous découvrons LOCRONAN charmant bourg médiéval avec ses élégantes demeures de granit entourant une belle place pavée. Les cartes bleues ont sérieusement chauffées à l'intérieur des sympathiques boutiques, nous avons en une matinée relancée l'économie locale.

Direction la Pointe du RAZ, arrêt au relais du VAN dans la baie des TREPASSES.



De la salle du restaurant vue sur nos bolides et vue imprenable sur l'île de SEIN. La cerise sur le gâteau.. au dessert un fraisier délicatement décoré d'une MORGAN en chantilly.

Pointe de PENMARC'H, phare d'ECKMUHL, Port de SAINTE MARINE (adorable), CONCARNEAU, 280 km tout fonctionne, retour aux MOULINS Il y a du mariage dans l'air.. C'est la fête, les serveurs sont très attentifs, dévoués. Le dîner exceptionnel (foie gras, bar de ligne, mousse vanille à la fraise).

## DIMANCHE

Grasse matinée. Deux MORGAN sont déjà parties vers PARIS défiant les embouteillages. Fred a l'oeil glauque, le caca mou mais toujours le sourire aux lèvres!.

Jean-Claude, le moustachu, a pris le relais de Patrick. L'oeil dans le rétro, il nous dirige de main de maître sur des routes en corniche entre GUIDEL et LORIENT. La mer est ensoleillée, le spectacle est grandiose. SAINT GOUSTAN le petit port d'AURAY, très mignon et enfin halte à l'ABBATIALE du BONO ou nous déjeunons : crabes, rouget, tarte aux pommes sorbet au cidre pourquoi pas!. 15 heures la fête se termine.

Les PHILIPPE nous ont quittés avant le déjeuner, courbaturés d'avoir crapahuté tous les soirs entre les roues du moulin.

Comment remercier Patrick LE QUILLIEC de ce long et merveilleux week-end ensoleillé. La demeure dans les moulins a été particulièrement bien choisie, la table excellente. Patrick s'est avéré un manitou exceptionnel, sensible, attentif, joyeux, complaisant, obligeant, prévenant et empressé de nous gâter tous. Trinquons à nos santés avec un vieux calva, dégustant des sardines de la BELLE ILLOISE!

Un prix spécial du jury pour le joyeux barbu, digne représentant de la Belgique. La forme aujourd'hui est excellente dixit Marie-Jeanne sa gracieuse compagne.

A bientôt, souvenirs de deux joyeux BRETONS  
Mimi et Guette LECOMTE à la MORGAN bleue.

*Frédéric et Christine*



## VINTAGE,

les réflexions de Max EGLY à Madame la Présidente d'Honneur



à Madame Jacqueline FROT-RENAU:

Madame,

Votre lettre du 5 Mars est un message qui fait chaud au cœur - Et cela à plus d'un titre -

Votre fidélité à l'œuvre, et à l'esprit, de Jacques Potherat est particulièrement réconfortante ; soyez en remerciée ainsi que Jacqueline et Armelle Potherat - la poursuite du Vintage Monthléry constitue en ce sens l'un des meilleurs hommages que l'on puisse formuler au souvenir de son initiateur -

Lui plus est, l'idée qui présida à la création de cette manifestation revêt, aujourd'hui, une particulière importance car l'"esprit vintage" ne peut être limité à la préservation d'un patrimoine : il s'agit, en fait, d'une certaine relation du pilote à l'automobile et de l'automobile à la route - Peu important le type et l'âge du véhicule ; c'est ce genre de relation qui est maintenant menacé -

De ce point de vue la mise en question de la "philosophie vintage" s'inscrit dans un contexte social général rarement évoqué





Lorsque l'on parle d'automobile : celui de la mondialisation - les effets de celle-ci peuvent être aisément constatés si l'on observe les produits offerts par les grandes firmes à leurs clients : uniformisation et standardisation - Dans chaque catégorie les véhicules ne diffèrent plus guère que par des détails non essentiels, accessoires facilitateurs ou enjoyeurs issues de la mode ou du marketing de court terme.

Cette convergence de la production générale, qui valorise les apparences et le secondaire aux dépens des qualités propres de la mécanique et de la conduite, engendre un ensemble de changements fondamentaux qui, tous, constituent autant de négations de la "philosophie vintage".

Tout est conçu en effet pour que le pilote oublie et son véhicule et l'environnement dans lequel il se déplace - Isolé dans son cocon artificiel le pilote ignore ainsi le chaud et le froid (et les divers types de fraîcheur), le vent et la pluie (et les divers types d'ondées), les qualités des revêtements (et les surcharges des sols mouillés) -

Certes chacun est libre de choisir entre le confort d'un déplacement et le plaisir d'un pilotage - libre aussi de choisir ces ersatz trompeurs que sont les 4x4 "civilisés" qui sillonnent plus les voies

②





urbaines que les pistes forestières - Il n'en demeure pas moins que la liberté de piloter des voitures conçues pour être pilotées doit être revendiquée et défendue - C'est ce que font le Vintage Montlhéry et le M.C.F. ③

En ces temps de mondialisation on peut considérer cette position comme la revendication d'une "exception culturelle", exception culturelle automobile et non exclusivement française, comme en témoignent la diversité des participants à Montlhéry et les multiples clubs Morgan à l'étranger -

En vous demandant de bien vouloir excuser la longueur de cette lettre, je vous prie, Madame, de croire en ma meilleure considération,

*maxe*

25 Mars 2002

Toutes les photos du Vintage sont à mettre au crédit de Jean-Claude Tornior

## 62<sup>ème</sup> : la dernière avant les autres

### Hommage à Maurice Louche.

Samedi matin 7h, le ciel est d'un gris foncé épais, crachant une ondée fine et régulière. Mon expérience de sudiste me dit que ce ciel là ne s'ouvrira pas aujourd'hui sur le bleu si intense des débuts juin dont nous rêvons tous. Le thermomètre affiche 10°. A Uzès, un 8 juin, ce n'est pas terrible et même totalement indécant; comme nous partons vers les Cévennes et le Mont Aigoual, tous ces paramètres vont empirer : ça promet.



*L'Aveyron économique et les creuvards*

Au point de rencontre, quelques kilomètres avant Quissac, 3 irréductibles (ici on dit plutôt fadas) sont décapotés. Une mode du nord sûrement, puisque notre président fait partie du lot. Guy Burnat doit pourtant savoir que la couleur

27



*Pique-nique au pied des ruines...chercher les ruines*



*Jacques Néron : quand un règne ne tient qu'à une plaque anti shimmy,  
de quoi devenir despote*

28

du ciel nous promet des trombes d'eau dès que nous attaquerons la montagnette. Arlette, consciente mais stoïque, finira par demander grâce après un pique-nique gelé et noyé sur le parking de la Couvertoirade. Pique-nique d'ailleurs qui n'a eu lieu que pour ces 4 irréductibles (Michel et Pascale Brown, Arlette et Guy Burnat), puisque tout le groupe, déclarant forfait, s'est dispersé dans les 3 restaurants de ce village merveilleux où le temps - pas la pluie - semble s'être arrêté il y a 5 siècles.



Maurice, pour cette 62ème et dernière sortie, avait concocté un itinéraire qui malgré la pluie et parfois même le brouillard nous a paru d'une beauté et d'une qualité conformes à sa réputation.

Le château d'Ayres à Meyrueis nous vit arriver beaucoup plus tôt que prévu, et pour cause. Le décor de cet hôtel est d'un kitsch baroque inoubliable, à tel point que chacun voulut découvrir la chambre de l'autre, et de fil en aiguille ou plutôt de tapis en couloir, l'ensemble du groupe, fort bruyamment d'ailleurs, a fini par visiter la totalité ou presque des chambres de l'hôtel.

20h : nous avons tous remercié Maurice pour ses 25 ans de fidélité et de dévouement au club. Le président a offert le champagne et évidemment nous avions réservé une surprise à Maurice par une petite attention.

Dimanche matin, sous un soleil un peu timide, nous rejoignons le Mt Aigoual. En descendant vers Pont d'Hérault, arrêt pique-nique à St Roman de Codières, avec un très joli panorama. Le soleil est là, il fait chaud, d'autres irréductibles sont toujours capotés, comme quoi c'est à n'y rien comprendre. Nous nous séparons à quelques kilomètres de là.

Maurice, ta dernière était superbe. J'essaierai de faire aussi bien la prochaine fois.

**Martine et Michel COUMES**

#### AVIS AUX AUTEURS

*Vous avez été désignés volontaire ou vous vous êtes sentis la plume facile pour nous raconter votre histoire, merci, un grand merci pour votre contribution. Soyez encore, est-ce possible?, plus aimable et facilitez nous encore plus la tâche : faites nous parvenir vos articles en email sur le site du club; vous n'avez pas accès à internet, envoyer nous une disquette. Pour les photos, envoyez un original par la poste, il vous sera retourné. Sinon sous email en format JPEG. Merci d'avance pour votre contribution.*



## HUMOUR

La maison anglaise, de grande réputation Joseph LUCAS, est depuis des décennies le fournisseur des faisceaux électriques de l'industrie automobile britannique. Lucas est donc le fournisseur de MORGAN. Vous savez, ou je vais vous l'apprendre, que le faisceau électrique d'une Morgan est un mystère sur lequel les plus grands physiciens se sont penchés et que celui qui résoudra cette quadrature du cercle a toutes les chances de recevoir le Nobel. Bien souvent il vous est conseillé de ne pas y toucher; d'éventuellement vous servir d'un voltmètre ou d'une lampe témoin mais là encore vous constaterez que le voltmètre y perd ses électrons et la lampe refuse souvent de témoigner de peur de finir en tôle.

30 Voici donc quelques aphorismes sur Lucas ou "Le Prince des Ténèbres".

- Le slogan : Rentrer chez soi avant la nuit.
- Graham Bell a inventé le téléphone, Thomas Edison, la lampe à incandescence et Joseph Lucas, le court circuit.
- Le premier antivol a été inventé par J. Lucas, de même que l'essuie glace intermittent.
- Si Lucas avait fabriqué des canons, il n'y aurait plus de guerre.
- J'ai un pacemaker Lucas depuis des années et je n'ai jamais eu d'en....
- Pourquoi les Anglais boivent la bière tiède. C'est Lucas qui fabrique les réfrigérateurs.
- Procédure à suivre avant d'envisager la réparation d'un équipement Lucas : Repérer la position des étoiles, tuer un poulet, faire trois fois le tour de votre Morgan dans le sens des aiguilles d'une montre en scandant : Oh tout puissant Prince des Ténèbres, protège, protège ton humble serviteur.
- Un propriétaire de Morgan débarque chez le concessionnaire et lui demande comment repérer les interrupteurs la nuit car ils ont tous le même aspect. Cela n'a pas d'importance, lui fut-il répondu, quelque soit celui que vous activez il ne se passe rien.





## PETITES NOUVELLES D'UNE GRANDE USINE

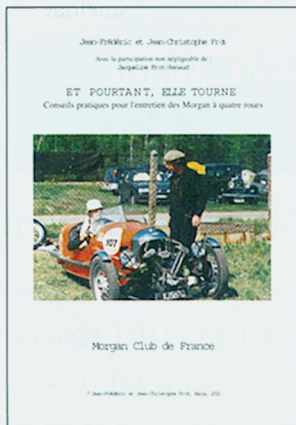
Une rumeur court, si elle se confirme, précipitez vous à Malvern.....En effet il est question que l'usine déménage à quelques miles de Pickersleigh Road. Deux raisons à cela : la nécessité de locaux plus fonctionnels et aux dernières normes, encore elles !!! et aussi l'intérêt des promoteurs pour le terrain ainsi libéré par Morgan. L'usine actuelle a été érigée en 1919 ne faisant l'objet que de quelques ajouts au cours des ans. Pour ceux qui ne la connaissent pas, elle est délicieusement désuète à l'image de ce qui s'y fabrique. Elle mériterait d'être classée monument historique. Alors vite, allez la voir, prenez des photos et envirez vous des odeurs qu'elle exhale.

## MANUEL TECHNIQUE.

Dédié aux Morgan 4 roues, le manuel traite de tout ce qui est spécifique à nos voitures. Vous ne trouverez donc rien sur le moteur ou la boîte qui sont issus de la grande série et pour lesquels il existe déjà une documentation en français. Par contre l'entretien de la suspension avant, le changement des bagues en bronze, la partie châssis, freins, capote etc... y sont traités de façon exhaustive et illustré de nombreux croquis explicite.

Pour vous le procurer envoyer un chèque de 32 Euros, port compris à :  
Jean Christophe FROT  
40, avenue de Ségur  
75015 PARIS

Pour chaque exemplaire vendu 10 Euros sont reversés au Club.



# MORGAN CLUB DE FRANCE

## La BOUTIQUE

(Prix TTC au 21.5.2002)

T-SHIRT DIFFÉRENTES COULEURS : 17 euros

CASQUETTE LONGUE VISIÈRE : 20 euros

PARKA CATAMARAN (imperméable, olive ou noir) : 75 euros

CHEMISE (avec manches relevables + boutons) : 46 euros

CHEMISE CLASSIC : 34 euros

ÉCUSSON BRODÉ, LOGO MCF : 9.50 euros

BADGE Tour de France : 65 euros

PINS : 13 euros

PORTE-CLEF : 20 euros

CRAVATE (en soie) : 55 euros

ÉCUSSON BRODÉ : 45 euros

CARTES POSTALES (ancien modèle) : 3 euros les 10

### FRAIS D'ENVOI INCLUS

Pour  
tout renseignement :  
Boutique MORGAN CLUB DE FRANCE  
Marie-Louise Bazin  
Tél : 01.39.70.51.77  
E-mail : christianbazin@wanadoo.fr

# GARAGE ALBERT

Depuis 1954,  
Importateur MORGAN exclusif pour la Belgique

VENTE VOITURES NEUVES ET OCCASIONS  
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 2002

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 : ..... 55 €

Bulletin à photocopier et à retourner avec votre chèque.



## BULLETIN D'ADHESION 2002

Je soussigné,

Nom \_\_\_\_\_ Prénom \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

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

3) portable \_\_\_\_\_ 4) E-mail \_\_\_\_\_

désire adhérer au MORGAN CLUB DE FRANCE, la description de mon véhicule est la suivante : modèle \_\_\_\_\_ Nombre de places \_\_\_\_\_

Numéro d'immatriculation \_\_\_\_\_ année \_\_\_\_\_

couleur \_\_\_\_\_ Numéro de châssis \_\_\_\_\_

Fait à \_\_\_\_\_ le \_\_\_\_\_

Signature