



Janvier 2004

# news n°91

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

# MORGAN CLUB DE FRANCE

## Conseil d'Administration du Club

### Président:

Alain Herman

### Présidents d'honneur:

Michel Braun  
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 & Martine Coumes	(Délégué Sud-Est)
Brian Crabtree	(Délégué Sud-Ouest)
Bernard Hanquet	(Délégué Ile de France)
Alain Harrari	(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	Délégué Européen

**D**ans le NEWS 90, Jean-Christophe nous a rappelé combien Peter MORGAN savait se conduire en gentleman en toute circonstance. Ce Monsieur vient de nous quitter et l'hommage unanime qui lui a été rendu témoigne d'une sensibilité des 'morganistes' aux valeurs humanistes qu'il incarnait. Lors du débat télévisé 'Trouble Shooter' qui l'opposait à Sir John Harvey JONES ce dernier ne prédisait aucun avenir à la Société MORGAN, tellement sa gestion lui semblait archaïque. Peter MORGAN avait eu une réponse imparable. Quelque soient les critiques que l'on pouvait lui adresser, sa société disposait d'un carnet de commandes confortable et surtout elle pouvait s'enorgueillir de n'avoir jamais licencié un de ses employés. Argument qui, aujourd'hui, peut paraître simpliste, voire 'contre productif', dans un monde où seuls les 'bas de bilan' font autorité.

Bien loin d'apparaître comme un exemple passéiste, MORGAN représente - au-delà des voitures elles-mêmes - un modèle d'entreprise humaine combinant savoir-faire, tradition et innovation. C'est ce type de société qui doit faire des émules. Peter MORGAN était dans le vrai et l'hommage du Club à son égard ne doit pas s'arrêter le 29 novembre 2003. Il a su créer des voitures à notre image avec leurs qualités et leurs défauts. Des hommes de talents arrivent encore à prouver que, même avec des moyens limités, un 'David' anglais peut tenir tête à un 'Goliath' mondial. Et pourtant le match est désormais arbitré par des instances lointaines qui ne cessent de créer des contraintes d'homologation de plus en plus coûteuses à respecter (voir l'article de 'La Taupe', ci-après).

L'avenir de la marque telle que nous l'aimons est en jeu. Je souhaite qu'il se prolonge le plus longtemps possible avec cette proximité si appréciable pour un Club. Un de nos adhérents m'a suggéré, lors du dernier MOG, d'inculquer à nos enfants le virus MORGAN en organisant un voyage 'initiatique' à Malvern pour les jeunes générations. Ne peut-on pas rêver mieux pour leur ouvrir l'esprit et pérenniser notre passion ?

**Alain HERMAN**  
Président

En couverture : la relève est assurée !

# *La mémoire du club*

En 1983, Jean-Christophe Frot, jeune interne des hôpitaux de Paris, assistant du Professeur Girodet, était votre Président depuis 3 ans, quand un de nos chers membres du Sud-Ouest, Bruno Siégel (plus de 30 ans de fidélité à son Club) lui signale que du côté de Perpignan, Ursula Vian-Kubler possède toujours la Morgan de Boris Vian dont elle est la veuve. Jean-Christophe entre alors en contact avec Monsieur Dé, Directeur efficient de la Fondation Boris Vian que supervise avec autorité Ursula Vian-Kubler, Passage Véron à Pigalle, à deux pas de la rue Lepic. Jean-Christophe obtient une photo unique de Boris Vian, souriant au volant de son Morgan, 2 places, roues pleines. Il en fait faire des posters qui hélas n'ont guère intéressé nos chers membres. Nous avons eu du mal à les vendre, nous ne sommes pas rentrés dans nos frais, sans parler de notre peine, l'emballage compliqué, l'expédition pas moins, etc.

Comme Président, Jean-Christophe Frot cherchait un lieu pour tenir l'A.G.O. (Assemblée Générale Ordinaire), ce qui était (et est toujours) difficile à trouver dans Paris d'autant qu'à cette époque, bien que le Président ait fait, par son action dynamique, passer le Club de 20 à 100 membres, mais que la cotisation n'étant qu'à 120 F. par an, les ressources du Club étaient bien modestes. Monsieur Dé eut l'idée de nous proposer le hall du rez-de-chaussée de la Fondation pour se faire. Le hall était assez vaste pour nous recevoir, mais pas chauffé, nous étions en Janvier, tous jeunes, il y a 30 ans de cela, comme le temps passe... Nous avons pensé qu'en nous agitant à manger, boire et danser, nous nous en sortirions. Il fallut encore trouver un traiteur...qui nous traiterait correctement pour pas cher ! Dans ces cas là, il faut payer de sa personne, nous étions jeunes, avec l'aide de quelques gentils membres qui ne demandaient que cela, nous avons charrié les boissons, la boutique, etc. A l'heure de l'ouverture, décharge d'adrénaline !! Le traiteur ne nous avait pas dit qu'il ne fournissait pas LE PAIN ! Heureusement, nous étions à Pigalle et bien qu'il soit 19 heures nous avons trouvé un boulanger, heureux même de voir partir aussi tôt une partie de sa fournée! Ouf !! La soirée pouvait commencer. Chacun s'installe comme il peut, le mobilier était spartiate, qui sur une marche, qui sur le sol, pour manger. Pour boire c'est plus simple, il suffit de lever le coude, bien qu'aujourd'hui, j'en vois beaucoup qui préfèrent garder le coude rivé à la table, en arriver à se tordre en vrille quitte à attraper un tour de rein, pour capter le fond du verre sans décoller le coude de la table, c'est un exploit ! Quelle époque !

Bien, Tout cela se déroulait dans la bonne humeur, la situation nous portait même plutôt à en rire, ça réchauffe! Et j'étais la première à le faire, quand, est arrivé sur moi le chien d'Ursula Vian-Kubler, un Danois gris, de la taille d'un jeune veau, il errait

autour du buffet depuis un moment déjà pour avaler tout ce qu'il pouvait atteindre, il semblait insatiable, il reste immobile un instant devant moi et vomit tout à coup à mes pieds. Ecœurée, je recule sans manifester quoi que ce soit pour ne pas dégoûter les autres, et je vois cette maudite bête remanger avec avidité ce qu'il venait de vomir ! De cette soirée, c'est le temps fort que j'ai gardé dans ma mémoire, Boris Vian chantait "j'suis snob " et bien moi aussi et j'aime mieux manger un hareng saur au Crillon, que du caviar au bistrot du coin.

Monsieur Dé et Ursula Vian-Kubler ont eu la gentillesse de m'inviter au cocktail offert, dans le hall de la Fondation Boris Vian, pour le lancement de la publication de ses œuvres complètes. J'y suis allée, c'était cette année, au mois de Juin, il faisait beau, et, nous pouvions rester dehors. Le hall m'a paru tout petit, nous n'y tiendrions plus aujourd'hui. Monsieur Dé m'a accueilli chaleureusement. Madame Ursula Vian-Kubler est maintenant une dame âgée, bien droite, beaucoup d'autorité et un regard vert très perçant, je n'ai pas vu son chien, il a gagné son paradis sans doute, il vaut mieux que ce soit lui que moi. Dans la foule des invités qui étaient là, je n'ai reconnu personne, on y parlait pas plus de la Brasier 1911 que du Morgan que Madame Ursula Vian-Kubler devait faire restaurer il y a 30 ans, mais qui gît toujours dans son garage plus oublié que courtoisé. C'est la vie!

Voilà pour Gisèle et Bernard Livet nos chers membres qui se sont émus à la lecture de l'article paru dans le " Nouvel Obs. " du 9 Juillet ou madame Ursula Vian-Kubler disait en parlant de son mari, Boris Vian :

"Il avait la passion des voitures de sport, il adorait ça .On a eu la fameuse Brasier de 1911, qu'il avait trouvée chez un vieux monsieur qui s'en est séparé en pleurant, Boris s'occupait de l'entretien du moteur, moi j'étais préposée aux cuivres, Seulement quand on l'a sortie pour la première fois, on s'est aperçu qu'elle buvait 40 litres au 100. On a fait des virées mémorables à Saint-Tropez, où on louait une petite maison de pêcheurs, Après il s'est acheté un Morgan, je l'ai toujours dans mon garage. Moi j'avais une BMW. Et attention, toutes des voitures décapotables. Il aimait conduire très vite, mais il détestait les voyages. Il n'a jamais été aux Etats-Unis par exemple, alors qu'il était immergé dans ce décor et cette mythologie".

Vous voyez que votre Club se tient et s'est toujours tenu informé de tout ce qui tourne autour du mot magique : MORGAN.

**Jacque FROT-RENAUD**

# L'automobile : Masculin... ou Féminin ?



Au début du siècle la question se posa avec acuité et donna lieu a de sévères querelles.

L'opinion se divisa en deux camps bien entendu, d'un côté "les masculins", de l'autre "les féminins". Les premiers donnaient l'impression d'avoir l'avantage. Il semblait, en effet, contre nature de donner un nom féminin à un véhicule très puissant, un espèce de monstre, beau et horrible a la fois.

Le Conseil d'Etat fut le premier a affronter le problème, car il s'agissait (déjà) d'établir un règlement complexe, au sujet du nouveau véhicule.

On consulta l'Académie Française, celle-ci n'hésita pas une seconde et proposa le masculin, en opposition à certains linguistes, dont l'un d'eux, très connu, Mr Bréal, soutint avec justesse aux académiciens **que le terme étant le substantif de la locution féminine - une voiture automobile - devait rester féminin**, et en effet on dira : une automobile.

Certains machos de l'époque, ajoutèrent que c'était parfaitement normal, compte tenu des nombreux caprices dont les moteurs des dites automobiles, étaient friands... Dans cette automobile, bien entendu, il y avait des femmes, et sur les routes non goudronnées, de cette époque, il fallait qu'elles fussent habillées pour cela !

Les gazettes de l'époque, donnaient des conseils, en particulier sur le soin a apporter pour se mettre à l'abri de la poussière archi présente, on alla jusqu'a discourir sur l'influence de la vitesse sur la qualité des lèvres de nos compagnes qui risquaient de durcir (les lèvres) et atténuait les plaisirs du baiser...

**La dame devra avoir un soin tout particulier pour sa chevelure. Elle s'entourera la tête d'une marmotte en soie, pour ne pas être obligée, à chaque étape de se faire laver les cheveux. Elle se masquera mieux que l'homme, elle pourra, ne conduisant pas, se couvrir de plus de couverture et les choisir plus souples et moins solides....elle aura toujours, à bord, une double tenue de vêtement chauds, une ceinture de flanelle doublée de chat sauvage, qui la mettra à l'abri de la moindre alerte de froid et lui évitera la fâcheuse entérite...**

Plus tard, vers 1910, la femme deviendra partie prenante dans l'achat de l'automobile conjugale, certes point pour la marque ou les caractéristiques mécaniques, mais

intérieure. C'était l'époque où, comme de nos jours pour les MORGAN, on décidait de la qualité des accessoires, de celles des moquettes, de la passementerie, des sièges etc...chez le carrossier où le constructeur avait livré l'auto en châssis.

Dans l'ouvrage magnifique que le carrossier LABOURDETTE, un des plus grands de la profession, a écrit, existe le récit de la visite d'un couple, fortuné bien entendu, venu dans ses ateliers, pour s'enquérir de l'avancement des travaux de carrosserie :

*C'était en 1913... la femme ? une grande brune au corps mince et souple, le teint très pâle, de grands yeux noirs, coiffée en bandeaux, portant un gros chignon sur la nuque, a l'aspect impassible: la femme fatale... nous nous dirigeâmes vers l'atelier de sellerie, arrivée devant la voiture, madame, pour y monter se débarrassa de son manteau de fourrure que son mari pris sur son bras... il se trouvait à la hauteur du capot, presque au garde à vous, attendant madame, qui, après s'être assise, m'invita a monter à côté d'elle. Nous passâmes en revue la souplesse et l'inclinaison du dossier, du coussin. Peut être serait-elle mieux calée si on rembourrait de crin le devant du coussin ? Alors, me prenant lentement la main, elle la plaça bien haut sous sa cuisse et me dit, d'un ton langoureux, étrange " c'est là qu'il faut mettre du crin" Oh là ! De quoi couper le souffle à un carrossier de 23 ans sensible aux belles lignes... et aux douceur des assises... je pris note de ses désirs, l'aidai a descendre. Impassible, elle s'emmitoufla dans le manteau que son mari posait délicatement sur ses épaules et ils s'en allèrent...*



Le livre de LABOURDETTE a été édité en 1972, soixante huit ans après, l'auteur n'avait rien oublié de ces instants, de ces instants torrides... En 1920, la femme a changé, la guerre l'a émancipée, les constructeurs ont conçu et livrent des voitures où il suffit d'appuyer sur un bouton pour mettre en marche le moteur, la femme coupe ses cheveux longs et les met "sous cloche", coiffée comme un garçon elle ira au Bois au volant de son petit torpédo ou de sa somptueuse limousine. En 1936, la carrosserie déclinera comme la personnalité, et 1940 ensevelira définitivement sous les ruines des villes, la vie élégante et raffinée d'autrefois...

Une autre naîtra, de St Germain des Prés, que Hervé Poulain citera dans son livre La Femme et L'Automobile : *Françoise Sagan écrira : " d'abord, il y a dehors cet animal de fer apparemment assoupi, tranquille, que l'on réveille d'un tour de clé enchanteur. Cet animal qui tousse, a qui on laisse reprendre comme a un ami réveillé trop vite, son souffle, sa voix, sa conscience d'un nouveau jour...* et ce n'est pas d'un amas de ferraille portant l'écusson MORGAN qu'elle sera un jour retirée... Et tout cela pour une seule conclusion: il n'y a rien de plus beau que la femme et l'automobile... si... l'automobile et la femme... Choisissez, de toute façon c'est au féminin !!

## *Le coup de foudre...*

En 1982, j'ai été invitée, avec Guy, à participer au MOG de Salon de Provence, organisé par Maurice LOUCHE, nous étions trois à venir avec des MORGAN trois roues.

En arrivant dans la cour du château de l'Emperi, pour chercher notre plaque et le road book, j'ai été frappée par je ne sais plus combien de MORGAN, quatre vingt, cent peut être, de toutes les couleurs, de tous les modèles.

Je n'avais jamais vu de MORGAN quatre roues, car ma qualité de femme de collectionneur, m'avait toujours fait graviter parmi les voitures anciennes, et si les MORGAN 4x4 ou +8 en ont "le look", ce ne sont pas des anciennes... J'ai été émerveillée, comme elles étaient belles... ce fut LE COUP DE Foudre...

Immédiatement j'ai exprimé (très fort) le désir d'en posséder une et Guy a bien voulu sacrifier la plus belle de ses M.G: une petite TC, pour acheter une 4x4 d'occasion que Jackie Frot lui avait signalée en vente à Nîmes. Chic, j'ai ma MORGAN, elle était verte, superbe, et bien entendu nous avons adhéré au Club, fait plus ample connaissance avec ses membres. Guy a tout de suite trouvé un complice dans la personne de Marin Frot, qui, lui aussi était un fanatique du trois roues, notre amitié s'est établie à cette occasion, et s'est transformée au fil du temps jusqu'à devenir une autre partie de notre famille...

Eu égard aux délais de livraison, nous avons tout de suite commandé une voiture neuve que Guy est allé chercher chez Savoye, à Paris, en 1987.

Cette 4x4 rouge nous a emmenés à tous les MOG, à toutes les sorties du Sud Est, et souvent pour de longs voyages, en Suisse, (ah la richesse des MOG suisses !!) en Toscane, en Angleterre et en Irlande. Nous avons organisé, avec M. Louche et Ph. Avon, le MOG d'Avignon en 1988, comportant la montée du Mont Ventoux, sous l'oeil bienveillant de Maurice Trintignant, la visite des caves du terroir, un souper croisière sur le Rhône à l'occasion de laquelle j'ai été très fière de danser, d'abord avec PETER et ensuite avec CHARLES MORGAN !!!!

Puis les ans ont passé, Guy a changé de monture, a vendu une petite AUSTIN de course et la 4x4 rouge et a acheté une +8 verte, quelle merveille !! Elle est puissante, racée, c'est loin d'être un joujou et pourtant il me la prête, quelle confiance, quel favoritisme!!!

Merci Guy...



C'est ainsi qu'aujourd'hui nous rentrons du MOG du TOUQUET, organisé merveilleusement par Monique et Alain, la beauté du lieu a effacé l'éloignement... le Nord (Guy dit qu'il commence à Montélimar) c'est à 1.100 kms d'Avignon...et sous le soleil (que nous avons apporté dans nos bagages). Comment ne pas s'extasier au spectacle des côtes d'Angleterre vues depuis le Cap Gris Nez....

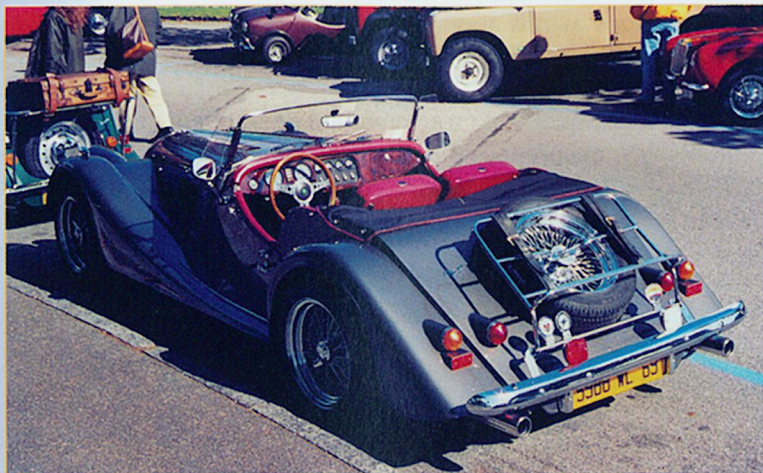
Parfois je crois rêver, quel beau souvenir, tant de bonheur...et tout ça parce nous avons une MORGAN, encore faut-il en posséder une pour l'apprécier, même pour ses défauts !! pour ses courants d'air même capotée, pour sa suspension sur les pavés du Nord et d'ailleurs...

Mais c'est que je l'aime cette MORGAN !!... Je suis allée avec elle dans toute la France et s'il le faut j'irais jusqu'au bout du monde, cheveux au vent, voir nos amis.

Elle est pas belle la vie ?

Arlette d'AVIGNON

## Infidélité ?



Le paradis, ce serait un endroit où tout le monde aurait toutes les voitures de son choix. Mais comme je suis encore sur terre et que je ne sais pas si je remplirai les conditions d'admission auprès de Saint Pierre j'essaie d'en posséder une à la fois. Cependant je considère que j'ai déjà de la chance. Après beaucoup d'essais, mon choix s'est porté sur une réplique anglaise de Cobra. Et puis j'ai succombé au charme suranné d'une Morgan, la Belle. Mais je dois le confesser à ceux qui liront cet article, je lui ai été infidèle avec une Viper, la Bête (prononcer vaïper à la mode US).

La Viper est une digne descendante de la Cobra. Elle ressemble à une voiture de BD dont la couleur peut varier ; j'ai vu le bleu, le jaune mais le rouge est le plus courant. Il y a des variétés avec deux larges bandes blanches, avec habitacle fermé ou type roadster. Tout ceci n'a pas grande importance parce que l'écurie comporte 450 cv en version US (385 cv en version française pour 46 chevaux fiscaux) à un régime de taxi diesel sur 10 cylindres en V déglutissant 8 litres de cylindrée. A l'origine c'était un moteur de camion qui a été copieusement modifié par Lamborghini. C'est une Beautiful Brute à la mode des années 50. Il existe des versions survitaminées à 550 cv et même 650 cv au choix du client fortuné. Tout cela sans débauche de high tech.

Or, pendant mes vacances j'ai loué une Viper version roadster pendant cinq heures pour une somme dérisoire comparée à ce que l'on demande chez nous. Ici il faut vous signaler que la voiture se négocie à 600.000 F sans les options, plus une maxi vignette (pas aux USA, mais à l'époque la vignette existait encore en France) et idem pour l'assurance sans compter les arrêts aux stations-service.

Sur la petite île perdue dans l'océan pacifique où nous étions, il y en avait trois à louer ! A force de passer devant, j'ai succombé pour une de ces boîtes à fantasmes garées jour et nuit sur le parking d'un supermarché en attente du parano qui la louerait. Je l'ai choisie ketch up and mustard (traduisez carrosserie rouge avec jantes jaunes). Elle était en bonne compagnie d'une Corvette dernier modèle, d'une réplique de Ford 1945 et de Harleys.

Il y a tout de même des préliminaires avant de goûter aux joies du paradis terrestre. Comment voulez-vous être assuré ? J'ai choisi le max car je n'avais pas envie d'aller en prison ou d'être ruiné à vie. Puis inspection du véhicule sous toutes ses coutures car les pièces de carrosserie en matière plastique fabriquées à l'unité sont à des prix affolants. L'essence ? du premium, c'est ce qu'il y a de mieux là-bas. Par contre pas une question sur mon aptitude à conduire les voitures pas à pédales.

Enfin je peux me laisser tomber dans l'engin tellement il est bas. Alors j'ai une grande déception. Les sièges ne sont pas en cuir et il n'y a pas de climatisation, pas de side-pipes non plus. La boîte est mécanique (cela ne se fait pas en automatique), la direction est assistée donc pas besoin d'être Schwarzy pour manipuler des pneus de 235 à l'avant et 335 à l'arrière (!). 31.000 miles au compteur car le système métrique n'a pas atteint ce pays. Tour de clé et le monstre se réveille cependant ses éruclatations ne me font pas planer. L'absence de side-pipes en est la cause.

Je sors précautionneusement du parking TVB (tout va bien). Puis, je veux chercher ma casquette que j'ai rangée dans mon sac dans le coffre. Pas moyen d'enlever cette satanée clé de contact indispensable pour ouvrir le coffre. Je n'insiste pas. Retour à la case départ. Il y a un truc bête comme chou mais je n'en vois pas l'utilité. Il paraît que beaucoup de voitures américaines sont dans ce cas. Pour plus de sûreté, j'attache ma ceinture, ma casquette à la dragonne de mes lunettes et c'est parti pour de vrai.

La température extérieure est bonne. Le moteur chauffe à la vitesse d'un micro-ondes. Il me faut quelques kilomètres pour acquérir les réflexes de base en particulier bien repérer la pédale du frein. On ne sait jamais. A un feu rouge, je suis en première ligne, c'est décidé : pied au plancher au feu vert. Bof ! ça pousse mais je suis déçu. J'essaie plusieurs fois et c'est toujours bof ! Puis une fois, en bricolant le levier de changement de vitesses, je trouve quelque chose en haut, bien à gauche. Mais c'est bien sûr. Je démarrais en troisième. Je me console en sachant que pareille mésaventure est arrivée à des pilotes professionnels célèbres. Je recommence tout. Alors là, oui c'est l'extase avec une bonne poussée mais d'adrénaline. La première est terrible. C'est Apocalypse Now. Pour la deuxième je n'avais pas mis ma combinaison anti-G et je me cramponne au volant pour tenir le coup. Il est plus prudent de suivre les conseils de votre cardiologue s'il vous a interdit les sensations

fortes. C'est une voiture déconseillée pour ramener votre belle-mère de chez le coiffeur. Mais sécurité oblige. Après cinq secondes je suis obligé d'arrêter. La vitesse est limitée à 55 miles à l'heure (88,5 km/h) sur les autoroutes de l'île, c'est dommage car la boîte possède six rapports pour optimiser la cavalerie. Il y a comme un petit décalage par rapport au compteur gradué jusqu'à Mach 360 km/h. Adieu Chevauchée Fantastique façon Walkyrie. Il faut une grande force de caractère pour se tempérer.

Soudain mon esprit bascule car la situation s'envenime ; c'est normal pour une Viper. Là, devant moi, un morceau de poutre est en travers de la chaussée. Pas de doute, la jupe avant est trop basse pour passer dessus sans l'accrocher. Je vois l'addition en \$ avec beaucoup de zéros pour les réparations défiler dans ma tête. Par un coup d'œil dans le rétroviseur, je vois un trou entre deux voitures paisibles à droite. Clignotant. Ce n'est pas très courtois mais j'ai évité le pire. Cet incident a bien calmé mes ardeurs. Pour déjeuner chez le Mac Do du coin, je gare la voiture loin des autres mais de façon à pouvoir la surveiller de ma table. Un australien qui m'a vu arriver vient me parler de sa passion pour les voitures. Il parle un australien tout à fait compréhensible.

Et puis c'est un petit tour dans la montagne pour apprécier la bête. C'est une sensation inhabituelle. C'est super, la voiture vire bien à plat comme scotchée à la route. Quand une Viper rencontre une autre Viper ça donne des grands signes avec les bras, des appels de phare (j'ai manipulé le bon truc) et des coups de klaxon (non parce que je ne l'ai pas trouvé tout de suite).

Devant un magnifique golf en bord de mer, c'est la séance photos-souvenirs obligatoire. Les gens s'arrêtent, demandent "Do you want to trade ?" (voulez-vous échanger avec ma voiture ?) et repartent en souriant sans attendre de réponse.



Avant de rentrer, il faut refaire les niveaux en gallons. My pompist is (very) rich. Yes, sir, car selon des happy few bien informés la consommation officielle est de 33,5 l/100 km (au passage admirez la précision).

Et c'est le retour au purgatoire sur terre avec une inspection du véhicule. Ouf, tout est OK (phonétiquement all correct !). Je suis à l'heure donc pas de supplément à payer. Cinq minutes après je pars en Escort prolétaire mais avec climatisation.

L'histoire n'est pas finie car je suis incorrigible. J'avais été piqué au vif et il n'existe pas de vaccin. J'ai pêché une seconde fois en passant par la Belgique avec une suédoise du même type : noire avec sa peinture de guerre composée de deux bandes blanches, capot de Viper GTS, side-pipes dantesques qui remuent les tripes, hard top à deux bossages façon Zagato, jantes chromées, cuir, clim, etc. Elle m'a déçu car impossible à immatriculer en France. J'ai dû renoncer après trois mois de fiançailles.

Ma belle Morgan m'est toujours fidèle. Elle m'attend sous sa housse dans le garage. De temps en temps elle rouspète en réaction à mes infidélités passagères. Alors il faut lui changer la batterie. Puis c'est au tour des pneus. Il y a toujours quelque chose qui ne va pas. Elle fêtera ses dix ans en 2004 et j'espère bien lui fêter ses vingt ans.

**Michel PÉRARD**



# Mog sur la Côte d'Opale

**A**vec la mer du nord pour dernier terrain vague  
Et des vagues de dunes pour arrêter les vagues  
Et de vagues rochers que les marées dépassent  
Et qui ont à jamais le cœur à marée basse  
Avec infiniment de brumes à venir  
Avec le vent de l'est, écoutez le tenir, le plat pays qui est le mien.

Jacques Brel est pathétique quand il nous chante le pays.



Le Nord, vous le connaissez. On vous l'a souvent dit : c'est froid, c'est plat, c'est noir. Comment faire pour démonter cet a priori qui a une conviction aussi tranquille. C'est « le plus beau paysage de France » disait Victor Hugo lors de ses voyages d'exil vers le Nord de la France. Les lumières sont extraordinaires et sont le reflet du cœur sur les nuages, les peintres flamands sont là pour nous aider à le comprendre. Proposer un Mog dans le Nord, dans cette ville lancée au XIXème par les anglais et installée au sud de la baie de la Canche est un essai de démontage, elle qui

présente une digue promenade originale avancée sur la plage de sable fin. Le plus fin qui existe, doux et profond, autorisant les meilleures promenades. Cette espèce rare est le début d'une plage qui se perd dans l'immensité du Nord jusqu'au Danemark.

## Vendredi,

Le ciel est beau, le vent du Nord-est souffle doucement rendant l'atmosphère fraîche. Les voitures arrivent par paquets. Il y a là des Trois roues de 1932 de Belgique et du Nord, un cyclecar magnifique antérieur à cette date, des Tourers, des 4/4, des +4, des +8, des Aeros 8 de toutes les couleurs rouge, jaune, vert, bleu clair, bleu marine, bicolore etc. Les autres belles régions de France nous ont délégué leurs plus dignes représentants et amis. La Savoie, la Sologne, le pont d'Avignon, les plaines de Lille, de Laon, le Muscadet, l'Île de France est là. Mais aussi les amis de Hollande, de Worcester, de Londres, d'Allemagne sans oublier la Belgique et aussi les cousins du Canada via le Texas. J'en oublie certainement car sur 82 équipages je ne les connais pas tous mais tous connaissent le Président qui nous a organisé une petite sauterie à l'Aqualud du Touquet.

Chacun est reparti de son inscription officielle avec son petit sac, une casquette et, noblesse oblige, une paire de canettes de la bière d'Esquelbecque. Rendez-vous à 8 h 30 à la piscine sans y glisser pour une sacrée tablée. La soirée fut humide pour ceux qui n'ont pu résister aux clapots des sirènes. L'eau était certainement bonne, n'est ce pas Jean-Claude, Laurent ou Caroline.

Les voitures sont à l'abri sur le parking de la digue avec des anges gardiens pour la nuit. Les monstres dorment tranquille sous leurs bâches ou leur couvre-tonneau les protégeant des brumes nocturnes et matinales.

### Samedi,

Aux aurores, chacun nettoie sa monture, l'ouvre, met le moteur en route. Des équipages se forment. Maintenant, nous allons apprécier le Nord et faire mentir cet adage a priori néfaste.

Puisque les Mogs sont devenus entre autres, aussi une activité touristique, touristiquons et voyons ce que nous avons laissé de côté, avec nos montures vrombissantes, qui, il faut le dire, ne vont pas toujours de pair avec ces beautés que l'homme du Nord a façonnées, le nombre vous comprenez, Monsieur !

Au sud du Touquet, il y a les petites routes de verdure aux noms curieux mais bien français comme Cucq, plus apprivoisée que cette ville du Lot plus personnalisée, Valencendre, La Calotterie, Montreuil, port de guerre oublié avec ses remparts et qui reste l'une des plus belles places fortes que conçut Vauban, ancienne place maritime française isolée au sein de l'Artois espagnol, à une portée du canon anglais de Calais.

Notre petite cohorte d'une dizaine de voitures traverse cette ville et sort par la magnifique porte de Boulogne. Les autres équipages voguent au gré de leurs vents.

A Neuville, la départementale 126. Superbe, roulante et douce. C'est la route des lillois bucoliques. Chaque fois que je la prends, elle me fait penser, comme nous l'apprenait l'honorable instituteur de l'époque, aux voies romaines qui étaient situées sur le sommet des monts pour voir arriver l'ennemi. Là, c'est une vue sur un paysage lointain, d'une sinuosité onctueuse, virages relevés, contournant les courbes callipyges des collines de l'Artois ; quelle magnifique vue et quel bocage, hein ! nous nous autorisons quelques pointes entre chaque village, histoire de pimenter le voyage, nous nous efforçons au 50 de rigueur le temps de traverser les villages . Avez-vous admiré cet habitat de pierres blanches et de briques, qui a été réhabilité vers les années 60 tant cette région était pauvre. A cette époque, le Nord et Le Pas de calais étaient classé au dernier rang des départements de la qualité de vie en France, tant les gens ne pensaient qu'au travail.

Direction Maninghem, Fauquembergues, Théroouanne. Cette dernière ville fut une place forte détruite par les armées de Charles-Quint. Nous passons à côté d'Aire sur la

Lys avec sa place et son baillis du 13<sup>ème</sup>, de la coupole d'Herfaut, formidable base de V1 du XX<sup>ème</sup>, de St Omer avec sa basilique du XIII<sup>ème</sup> et ses rues conservées du XVII et XVIII<sup>ème</sup> malgré les guerres, de Clairmarais et ses hortillonnages, d'Arques abritant la plus importante cristallerie au monde de la famille Durand et son ascenseur à bateaux des Fontinettes. Nous laissons sur la droite Hazebrouck pour traverser Renescure, berceau du leader mondial de la transformation des légumes de la famille Bonduelle et prendre la direction de Cassel hauteur culminante des Flandres. Notre petite formation anglo-belgo-française prend un certain plaisir à rouler dans les traces d'une course de côte célèbre, enroulant virages sur virages jusqu'aux 176 mètres de cette ville qui domine le paysage flamand.

Une petite pose s'impose, un petit café – chocolat suivi de la montée pédestre au moulin de Cassel nous fit le plus grand bien. La statue de Foch nous rappelle les grands combats de la grande guerre. Le front, de Gravelines par Ypres à Albert, fut tenu par la Grande-Bretagne. La vue est superbe, vers le Nord, le plat pays avec ses watergangs et wateringues ; vers l'est, la chaîne des monts des Cats, mont Rouge, Mont Noir en Belgique, Mont Kemmel. Puis Godewaersvelde célèbre grâce à Raoul, Steenvoorde, autre fief d'un leader mondial, laitier cette fois (on aime manger et boire des choses saines dans le Nord) ; vers le sud, la région lilloise ; vers l'ouest, notre route.

**A**vec des cathédrales pour unique montagne  
 Et de noirs clochers comme mats de cocagne  
 Où des diables en pierre décrochent les nuages  
 Avec le fil des jours pour unique voyage  
 Et des chemins de pluies pour uniques bonsoirs  
 Avec le vent d'ouest, écouter le vouloir, le plat pays qui est le mien.

A partir de Cassel, nous ne sommes plus en France mais en Flandre Maritime. Le paysage et l'orthographe des lieux en témoigne : Terdeghem, Winnezele, Heerzeel, Rexpoède, Quaëdrype, West-cappel, Bergues qui signifie hauteur. En effet nous sommes ici dans les polders. Depuis des siècles, les hommes ont travaillé à creuser watergangs et wateringues pour éliminer l'eau et pouvoir cultiver. Nous voyons en passant une confrérie d'archers à l'entraînement sur des cibles à bascule situées à plus de 15 m de haut.

A Bergues, nous sommes accueillis à l'hôtel de ville en pierres blanches. Les hommes de cette époque maniaient bien le béton à la tonne et à la main pour édifier contre les armées ennemies de telles fortifications. Nous sommes entré par la porte du Nord en briques bien ordonnées et avons remarqué l'aspect concentrique des rues, vestiges des premières fondations au 9<sup>ème</sup> il me semble, c'est tellement vieux. Une foule importante de curieux regardent de loin nos voitures, les trois roues et des Aéro 8 ont du succès.

Après l'apéritif offert par l'office du tourisme, bière et hareng, Un déjeuner nous attend à Drincham au Gallodrome. Dans cette région subsiste, avec une dérogation spé-



Une démonstration nous sera présentée par le maître et son fils devant des badauds ébahis de tant de barbarie avec des coqs non de Barbarie mais qui ont un esprit naturel combatif.

C'est alors qu'un moteur récalcitrant au démarrage sur une voiture étrangère, du cru of course provoqua des mots incompréhensibles pour nous autres :

- « j'ai biau fournaker din ch'moteur, j'ene sai pon (nin) m'in dessaker »
- « ej va chi dvoir hucker ch'garagisse » - Comprenne qui pourra !

**A**vec un ciel si bas qu'un canal s'est perdu  
Avec un ciel si bas qu'il fait l'humilité.  
Avec un ciel si gris qu'un canal s'est perdu  
Avec un ciel si gris qu'il faut lui pardonner  
Avec le vent du nord qui vient s'écarteler  
Avec le vent du nord écouter le craquer, Le plat pays qui est le mien.

Sans vraiment d'horaire, nous avons tous repris la route le long du canal, vers Hossenaere, Lynk, un petit demi tour au pont-levis, comme là-bas dites une fois (en Hollande), pour rejoindre Bourbourg et nous sommes passés à côté de Gravelines posée sur l'Aa au nom français, assiégée par les espagnols au 16° S et transformée par Vauban possède encore des remparts.

Le road book nous fait prendre la motorway, gratuite, et alors les chevaux se déchaînent laissant sur place les petits 2 et 4 cylindres qui restent très sages sans atteindre les sommets fous de plus que 200 à l'heure. Il faudrait peut-être proposer au prochain Mog un tour de manège sur la piste du circuit de Croix en Ternois. Ceux là ont-ils raté la sortie et n'ont-ils pas vu le moulin de Coquelles vers Sangatte ?

Partout où les groupes de Morgan affluent, l'intérêt pour un fou roulant sur sa drôle de machine s'anime. Nous n'y échappons pas au Cap Blanc Nez. Là, mes amis, la nature nous a gâté : même Napoléon n'aurait pas eu cette chance, l'Angleterre si proche que l'on pouvait imaginer toucher du doigt les falaises de Douvres. Certains disaient même que les falaises baissent, quel sabyre atterrant. Le 25 juillet 1909, Blériot a du penser la même chose mais avec une contraction au ventre certainement. C'est l'année de sortie du premier Morgan three-wheelers. Un temps si clair que l'on pouvait compter tous les bateaux, un vent frais du Nord-Est faisait moutonner légèrement cette mer opale. Nous admirons tous le Channel, détroit de toutes les discordes depuis le Camp du Drap d'Or, la dentelle, les bourgeois de Calais, le trafic, le tunnel moderne.



Le retour sur Etaples par la côte en laisse plus d'un sur leur faim. Laissez à elles-mêmes, les voitures sont rentrées au bercail pour mieux se préparer à la soirée des équipages au Palais de l'Europe du Touquet.

# Nouveaux adhérents en 2003

N°	NOM	PRENOM	COPILOTE	ADRESSE	CP	
386	BUECHER	Roland	Evelyne	6 impasse des Vignerons	68170	RIXHEIM
387	DAIGNEAU	Jacques	Brigitte	46 av du Bois de Verrières	92160	ANTONY
388	DUMAS	André		14 bd Pierre Loti	84000	AVIGNON
389	BURIOT	Diego		7 rue Camille Desmoulins	69007	LYON
390	CAMBOURAKIS	Antoine		34 bis, Allée Valère Lefebvre	93340	LE RAINC
391	TISON	Roger		309 Route de Neuville	59250	HALLUIN
392	DENIER D'APRIGNY	Jacques	Cécile	76 Impasse de la Roquette	50000	St LU
393	BAVOISSON	François		4 bis rue Lamothe Guerin	83000	TOULON
394	PETIT	Pierre	Isabelle	6 rue Vaussenat	65000	TARBES
395	LEVEQUE	Philippe	Véronique	Clos Ste Marie - 145 rue du Mistral	34970	LATTES
397	JOURDE	Alain	Maus	29 av Pasteur	92400	COURBEV
398	QUERE	Henri	Françoise	BP 9 - Rocquecourbe	84100	UCHAUX
399	GARBAL	François	Laurence	32 Bd Joseph Vernet	13008	MARSEILL
400	MABILLE	François	Marie	Les Poiriers	14130	St PHILIB
401	RATERO	Frédéric		9 rue des Charmes	14280	St CONTE
402	BURT - RILEY	Richard		Mas des Genêts	13520	BAUX DE
403	CAVOIZY	Gilles		29 rue Alphonse Pallu	78110	LE VESINE
404	KRIEGER	Marc		233 route de Lauzenaz - TACONNAZ	74310	LES HOU
405	GEORGEN	Philippe	Catherine	5 allée du réservoir	93340	LE RAINC
406	GEORGES	Michel		18 pl de la République	51000	CHALON
407	DACHER	Jean-Philippe		24 rue de l'Eglise	80680	St FUSCH
408	DESCAMPS	Jacques	Annie	3 allée des acacias	59830	LOUVIL
409	LIAUTAUD	Claude		30 rue Franklin	78100	St GERMA
410	VAN TOOR	Jacques		Lou Cade - Les Founses	33570	CARCES
411	GAUTIER	Gérard		Les Marsollières	72430	FERCE SU
412	D'HERDE	Bart	Lieve	480 Kempische Steenweg	03500	HASSELT
413	FAUST	Patrick		Rue du Pommier	01070	ANDERLE
414	DEROCLES	Jean Pierre	Christiane	34, rue de Dettwiller	67700	SAVERNE
415	TUFFERY	Yves		22, rue Frédéric Blanc	31130	BALMA
416	PAYAN	Jean-Paul	Danielle	Manoir de la Rouveyrolle	30330	TRESQUE
417	VAUTRIN	Jean Louis	Marie-Hélène	1 Chemin des Bruyères	88290	THIEFOSS
418	DUBREUIL	Philippe		52 rue Jacob	75006	PARIS
419	DUBOIS	Gérard		11, rue de la Garenne	60310	PLESSIS C
420	PAPAIX	Jacques	Chritiane	22 rue des Sources	09100	Saint JEAN
421	PERRON-BAILLY	Jean		38 rue Clos-Verger	69200	VENISSIEU
422	PALATUIK	Daniel	Roseline	L'être aux Anglais	61170	Saint AUB
423	RAGUENET	François		10 rue Camille Pelletan	92300	LEVALLOI
424	BLANC	Maxime	Vincent	7, rue de la Foret	26000	VALENCE
425	TYLER	Claude		16, rue Carnot	77120	COULOM
426	CROMBE	Guy		426bis rue Albert Bailly	59700	MARCO E
427	VIGNEY	Patrick		Villa Duret - 17- 21 rue Duret	75116	PARIS
429	AMOYAL	Jean		63 route d'Octeville	76310	SAINTE A
430	MUGFORD	Franck	Yvonne	344 Fernhill Road	GU14 9EF	FARNBOF
431	CARTOU	Etienne		18, rue de la Procession	75015	PARIS
432	SERVAT	Claude	Michèle	30 rue de la fraternité	95350	SAINTE BR
433	MENIEL	Marcel	Dorothée	8 rue des Pecheurs	67400	ILLKIRCH
434	MOLINARI	Jean-Baptiste	Marie-Pierre	1 Rue de la Cassarde	02000	NEUCHÂ
435	VALETTE	Jacques		18 place Champlain	14000	CAEN
436	FRIEDLI	Gilbert	Marianne	La Cheneau	CH 1276	GINGINS
437	FIMA	Patrick	Denis	15 rue de Bellevue	95200	SARCELLE
438	FRANCOIS	Thierry	Caroline	221 rue de Pounelle	45160	OLIVET
439	CHABOUSSOU	Renaud	Bernadette	14, Cité du Clos des Gardes	37400	AMBOISE
440	LE HENAFF	Yves		21 rue Belle Etoile	50300	AVRANCI
441	LE MEUR	Gatien	Julie	20 Boulevard Vauban	59800	LILLE
442	DUCHE	Thierry		14 rue du Moulin Barbot	64600	ANGLLET
443	DUPLESSIS	Charles		3 Rue Pierre Laplante	64140	BILLERE

Membres sans voiture : ne pas oublier de les inviter à partager une place dans la vôtre, quand c'est possible

**Bienvenue et longu**

*( Par ordre d'entrée en scène )*

VILLE	PAYS	TELEPHONE	PORTABLE	E-mail
	France	03 89 45 50 73		rolandbuecher@hotmail.com
	France	01 46 66 32 95	06 16 70 09 23	jacques.daigneau@free.fr
	France	04 90 87 52 85	06 68 76 47 76	
	France	04 37 37 17 61	06 73 19 66 61	buriotd@lyon.who.int
	France	01 43 02 57 29	06 20 08 61 46	tony@1212.com
	France	03 20 46 85 00	06 07 29 76 42	
	France	06 86 96 33 55		cecile.dapigny@wanadoo.fr
	France			
	France	05 62 93 66 37	06 03 11 62 24	dr.p.petit@wanadoo.fr
	France	04 67 99 99 66	06 87 05 00 24	lequeuephilippe@aol.com
E	France	06 11 02 00 85		alainjourde@wanadoo.fr
	France	04 90 40 66 81	06 63 12 66 81	euroconsult2@wanadoo.fr
	France	04 91 22 62 48	06 14 37 24 86	
DES CHAMPS	France	06 07 55 44 72		
	France	02 31 95 80 59	06 20 66 59 05	Plus4@wanadoo.fr
OVENCE	France	04 90 54 53 30	06 83 88 29 80	
	France	01 39 76 72 19	06 72 00 43 40	gillescavoizy@wanadoo.fr
ES	France	04 50 54 24 87		vkrieger@hotmail.com
	France	01 43 02 56 03	06.07.34.30.02	pgeorgen@georgen.com
N CHAMPAGNE	France	06 08 89 80 85		
	France	03 22 09 61 59		dacherkaryn@wanadoo.fr
	France	0320795320	0675454265	JACQUES.DESCAMPS8@wanadoo.fr
EN LAYE	France	01 39 73 04 51	06 18 41 01 46	claudeliataud@free.fr
	France	04 94 04 37 86		
GARTHE	France	02 43 88 11 39	06 61 09 11 39	g.gautier4@tiscali.fr
	Belgique	00 32 11 22 46 44		bart.dherde@village.uu.net.be
IT	Belgique	003 24 75 23 48 83		
	France	03 88 91 31 70		Derocles@wanadoo.fr
	France	06 88 09 89 06		yves-2.TUFFERY@wanadoo.fr
	France	04 66 82 04 24	06 18 62 75 80	Dpayan@libertysurf.fr
	France	03 29 61 79 27	06 84 16 33 97	jlvaout@aol.com
	France			
HFEUX	France	03 44 43 68 71	06 07 47 36 28	gd.dubois@wanadoo.fr
OU FALGA	France	05 61 68 03 27	06 80 85 96 72	
	France	04 78 01 38 48	06 80 95 25 31	
d'APPENAI	France	02 33 28 69 41	06 20 56 57 41	daniel.palatuik@wanadoo.fr
PERRET	France	01 49 68 83 25		
	France	04 75 42 00 24	06 11 86 74 32	sounevb@wanadoo.fr
ERS	France	01 64 03 83 37		clautyl@wanadoo.fr
BAROEUL	France	03 20 27 56 01	06 19 23 09 60	gcrombe@aol.com
	France	01 45 01 61 95	06 09 67 79 26	
ESSE	France	02 35 54 13 98	06 07 84 46 18	
UGH	Grande Bretagne	00 44 (0)1276 35753	7950022668	frank.mugford@tncld.co.uk
	France	01 44 49 07 65		etienneec02@free.fr
E SOUS FORÉT	France	01 39 33 32 73	06 07 94 17 66	claudeservat@pechiney.com
	France	03 88 67 32 67	06 08 37 53 82	
	Suisse	+41 32 725 30 58	+41 79 7712290	marie-pierre.molinari@autodesk.com
	France	02 31 93 53 21	0685962461	JACQUES.VALETTE@FRANCETELECOM.com
	Suisse	+41 22 369 12 13	4179 646.75.91	g.friedli@deckpoint.ch
	France	01 39 90 54 50	0660863799	pito1@free.fr
	France	02 38 63 98 56	06 81 69 05 90	thierry.francois@dr-centre.travail.gouv.fr
	France	02 47 57 58 42		chaboussou.renaud@wanadoo.fr
S	France			yves.le.henaff@ch-avranches-granville.fr
	France	03 20 38 44 61	06 73 96 33 45	gatienn.le-meur@voila.fr
	France	05 59 31 02 63	06 14 62 86 08	
	France	05 59 92 03 42		

**A**vec de l'Italie qui descendrait l'Escaut  
Avec Frida la blonde quand elle devient Margot  
Quand les fils de novembre nous reviennent en mai  
Quand la plaine est fumante, et tremble sous juillet  
Quand le vent est au rire, quand le vent est au blé  
Quand le vent est au sud, écoutez le chanter, le plat pays qui est le mien.

Jacques Brel est pathétique quand il parle de son pays quand il veut s'amuser.

Le soir, soirée de gala avec les flonflons modernes sur des airs endiablés des années "septentes". Je laisse à d'autres le soin de rapporter une soirée mémorable avec une ambiance sans coupure et sans temps morts du début à la fin du repas et encore plus avec un concours amusant sous l'égide d'un jury essentiellement masculin. Était-ce bien normal nous questionnait notre présidente de la ligue féminine ? Apparemment inquiète des avis des hommes sur le sujet des costumes. Bravo à toutes les personnalités qui n'ont pas craint de nous avoir fait détester nos ridicules.



*Quelques témoignages d'une soirée "septentes" en l'honneur des trente ans du club*



## Dimanche,

Les effluves de la soirée furent balayées par le vent du matin et vers 9 h 30, notre invité d'honneur, Mark Aston, malgré d'autres occupation, nous a honoré de sa présence pour nous transmettre des informations en direct de l'usine sur le devenir de nos modèles chéris, entendre les questions diverses sur la sécurité, l'avenir des distributeurs nationaux, la survie des 4/4, +4, +8 qui ont bien des misères à survivre tant les normes de Bruxelles deviennent contraignantes.

Il nous a montré les crash tests très impressionnants sans lesquels nous ne pourrions conduire ces drôles de machines avec tant de plaisir et de sécurité. Un grand merci à Mark Aston en souhaitant qu'il soit bien rentré à Malvern dans sa superbe Aéro 8 et que ses soucis s'estompent et se perdent dans les brumes.

L'intervention suivante fut chargée de passion texane franco-canadienne par la présentation de notre lointain cousin en la grande personne de Henry Marks et de son fils, le grand Morgan. Il su retenir notre attention durant un bon moment avec les histoires des toutes ses Morgan surtout le flat venant d'Australie confirmant ainsi qu'un châssis de Morgan résistait à tout à condition d'en sortir.

Notre président ayant provoqué une panne de micro avec le quiz, la présentation d'un morganiste apprenti faillit ne pas se faire.

Mais ayant toujours plus d'un tour dans le sac, nous eûmes 300 secondes de petit bonheur enfantin à l'évocation de la réalisation des rêves de jeunesse de tout un chacun, surtout masculin je dois le reconnaître. C'est dur mais c'est ainsi. Ha ! les plaisirs mécaniques.

Dois-je renouveler les félicitations à l'organisateur de cette rencontre au sommet, de la France, à bientôt pour d'autres nouvelles. Un grand merci pour la participation photographique d'Eric Mason.

**Jean-Pierre GOEMAN**



*Bravo et merci encore à l'équipe organisatrice et en particulier à Michel Huguet pour les rouleaux de papier décoratifs qui nous ont permis de personnaliser les lieux de nos ébats !*

# *Les dernières nouvelles de demain*

Dans les années 50, avant l'arrivée du transistor, on écoutait la radio "dans" la T.S.F, la Télégraphie Sans Fil. Des grosses boîtes en bakélite noire fabriquées par Ducretet- Thompson, posées sur un petit napperon de dentelles tissé par Grand-mère ornaient fièrement la commode de la salle à manger à coté d'une photo en tirage sépia du Tonton en uniforme de sapeur-pompier. Il fallait attendre quelques minutes pour que les "lampes", des diodes qui servaient à l'amplification du signal radio, chauffent, avant que la voix nasillarde de "l'annonceur" passe au travers de l'écran de toile lamée or qui cachait le haut-parleur. Il dispensait des "réclames" pour la chicorée Leroux, le savon Palmolive à l'huile d'olive et la lessive OMO, sponsor du feuilleton radiophonique "Les aventures de Zappy Max" avant de diffuser la dernière chanson de Piaf, Chevalier ou de l'inévitable duo Mireille-Jean Sablon. Le père de famille était seul habilité à triturer les deux boutons, celui qui réglait sur la station désirée et demandait un doigté d'orfèvre et celui du volume, dangereux car, trop poussé, il claquait les lampes vous forçant ainsi à une visite humiliante chez ce gourou de l'électricité: le magasin Electro-Ménagers, Place de la Gare. Il fallait également tourner une antenne cadre posée sur le dessus du poste dans la bonne direction au ? de degré près. Il était donc hors de question de laisser des marmots aux mains pleines de doigts, tripoter ce fleuron de la prospérité familiale, et la maman, qui certes savait ramander les chaussettes et épilucher les carottes avec expertise, était considérée comme trop déficiente dans le département technique pour être autorisée à se servir de cet instrument scientifique.

La station la plus populaire était Radio Luxembourg, sise rue Bayard, Paris 8ème, qui transmettait tous les jours avant les "Nouvelles" du déjeuner, l'éditorial socio économique politique d'une grande journaliste de l'époque, Geneviève Taboui. Fringuée d'un tailleur gris Chanel et d'un sac à main Hermès, 365 jours par an, elle délivrait son discours journalier d'une voix de fausset et avec l'accent autoritaire d'une douairière du 16ème arrondissement. Tout était basé sur le fait qu'elle prétendait être au courant des affaires secrètes des hommes politiques. Elle faisait partie des gens qui "s'autorisent à penser dans les milieux bien informés" et commençait invariablement son speech par "J'ai appris..." suivit d'une pause puis d'une explication prétentieuse et ampoulée sur les machinations politiques et internationales des grands hommes d'état.

Un autre programme, hebdomadaire celui-là, ne manquait pas de flagorner ce personnage haut en couleur, c'était le "Grenier de Montmartre" où des chansonniers comme Raymond Souplex et Jeanne Sourza excellaient.

Cette nouvelle rubrique du "News" ayant la prétention de vous tenir dans le secret des Dieux, nous avons pensé qu'elle ne pouvait avoir de meilleur titre que celui de l'émission de notre chère Geneviève. Voici donc les dernières nouvelles de Malvern, obtenues non sans mal et directement de la bouche de son Managing Director, Mark Aston.

J'ai appris...

### Les modèles :

Les 4/4 en 2 et 4 places continuent sans changement pour le moment. Le modèle de base, choix de 3 couleurs et sans options, appelé Runabout en souvenir du modèle à Trois Roues standard des années Vingt est disponible sur stock, chez Morgan, ça veut dire en quelques mois seulement. L'usine étudie en ce moment la possibilité d'équiper le 4/4 d'un moteur plus récent, plus économique et un peu plus puissant mais surtout répondant aux normes à venir en matière de pollution.

Venant de souhaiter son 35ème anniversaire, les jours du +8 sont comptés puisque Land Rover en abandonne la fabrication. Une fois les moteurs en stock utilisés, le +8 entrera dans l'histoire mais la relève est assurée:

Morgan a présenté à Prescott le mois dernier le successeur dont le nom n'est pas encore fixé. Il s'agira du Super 6, +6 ou de l'Aero 6. Ce qui est sûr c'est que c'est le châssis et la carrosserie du +8 actuel dans lequel est monté le V6 3 litres Ford équipant les Jaguar. Développant 220 chevaux et plus léger, les performances devraient être proches de son prédécesseur. Extrêmement compact, il se place très en arrière, ce qui améliorera la répartition des poids et allègera la direction. Qui plus est l'accessibilité, qui manquait tant sur le +8, sera appréciée des bricoleurs.

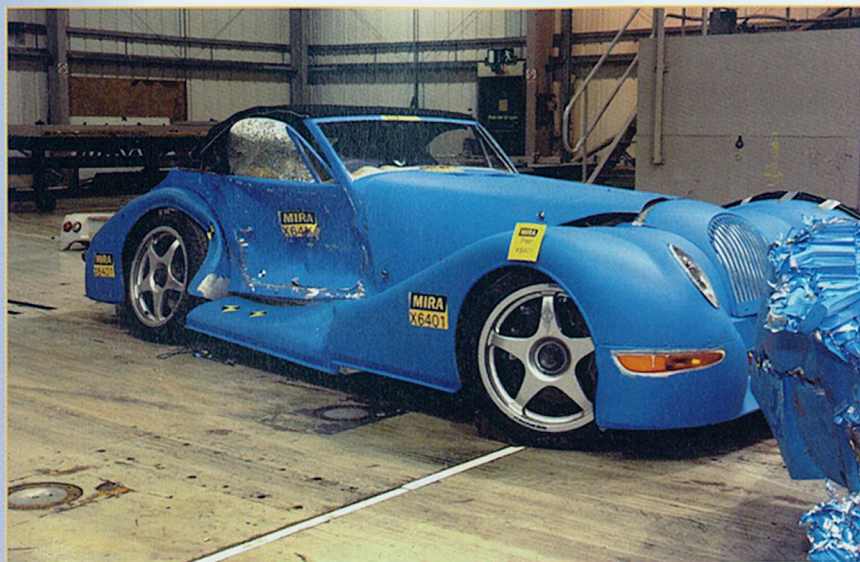
On note un point intéressant: Bien qu'il n'y est aucun souci à se faire pour la disponibilité des pièces détachées pour le moteur Rover V8, les enthousiastes qui le désirent pourront transplanter ce petit joyau dans leur +8.

L'Aero 8 continue sa progression sans changement notoire.

### Les soucis :

Les normes européennes en matière de collision, si elles sont souhaitables pour notre sécurité, ne sont pas sans faire porter de très lourdes charges aux petits constructeurs dont les ressources financières sont sans commune mesure avec celles des grandes multinationales. Morgan est obligé de soumettre **15 véhicules par an aux essais requis par les normes en vigueur, soit une semaine de production et un coût supplémentaire de 4000,00 € par voiture vendue.** Les propositions de réglementation pour la sécurité des piétons risquent aussi de forcer un changement

de la forme des pare-chocs, calandres et carrosserie avant. Morgan s'allie aux petits constructeurs européens pour obtenir de Bruxelles des dérogations permettant de conserver le caractère ancien de nos chères petites.



*Crash test latéral sur Aero 8*



*Mannequin de service*



*Crash test frontal sur Plus 8*



### **Qualité :**

Morgan a adopté depuis plusieurs années un système d'Assurance-Qualité commun à toute l'industrie automobile et dérivé des normes de l'ISO 9001. Cela veut dire que vos plaintes et remarques sont enregistrées, voire même rectifiées.

Je tiens à ajouter à cela une remarque personnelle. Ne pas confondre luxe et qualité. Un de nos membres s'est plaint des matériaux et de l'esthétique de certaines pièces; citant comme exemple le cache colonne de direction du tableau de bord. Il faut garder à l'esprit que la construction d'une automobile est un cauchemar où le fabricant doit faire un nombre substantiel de compromis pour rester dans un budget. N'oubliez pas non plus que Morgan fabrique à façon et à la commande, vous pouvez toujours demander un devis pour tout changement de spécification selon vos désirs pour l'auto qui porte votre nom sur un petit ticket attaché au volant pendant sa construction. Un service que vous ne trouverez pas chez Peugeot, BMW ou Toyota.

La qualité, en matière industrielle, c'est que l'ensemble et tous ses composants fonctionnent de façon satisfaisante et pour la durée pour lequel il est conçu.

### **On vous prête attention**

Il est bon de savoir que Morgan a fait, l'année dernière, un sondage, avec l'aide d'un cabinet de marketing pour déterminer les désirs des clients et des prospects. Les résultats étant les mêmes que ceux fournis volontairement par les propriétaires et membres de clubs qui contactent régulièrement l'usine, une économie de plus sera réalisée à l'avenir en écoutant attentivement les commentaires des enthousiastes qui se donnent le mal d'écrire.

**La Taupe**

# *Un Capitaine Haddock sommeillerait-il au cœur de certains Morganistes ?*

Il fait nuit, tout le monde dort. Tout le monde ? Non... Un petit garage particulier reste encore et toujours éclairé.

«Ça va pas, ça va pas, ça va pas !! Ça commence à me taper sur le système...Et merde, de la merde, DE LA MERDE ! » Et, bing, un petit bruit douloureux...c'était celui du dernier coup qui vient de parachever le foirage du boulon récalcitrant ; plus moyen de l'avoir, maintenant. Une clef de 0,75 inch (il s'agit d'un boulon britannique) et un marteau tombent au sol du garage, signe d'un immense dépit de la part du cycle cariste au langage fleuri.

Au milieu d'un royaume ultra bordélique de milliers de boulons, écrous, pièces, bidules, machines, joints de culasse pourris, outils en tout genre, un des derniers véritables héros de l'automobile – je veux parler du cycle cariste – se contorsionne à côté d'une baladeuse. Depuis plusieurs heures déjà, il s'est lancé dans une opération qui doit remettre son trois-roues sur pied pour le prochain MOG. Il vient de décorer irrécupérablement au cambouis un beau pantalon, de bousiller sa clef spéciale de 0,75 inch, de foirer la tête du boulon et de s'ouvrir une bonne entaille de mécano dans l'index droit.

*Papa est en train de se distraire...*

Quelques mois plus tard, les mêmes jurons retentissent à nouveau, mais personne ne les entend, car ils sont lâchés en pleine mer. Le pied de mat vient de céder, le véliplanchiste, loi des séries oblige, s'est blessé. Il faut pourtant dégréer la planche, rouler la voile, puis pagayer, pagayer, pagayer...Evidemment, il se met à faire un magnifique temps breton, avec des courants de marée descendante contre le pagayeur. Bref, la totale...

*Papa est en train de se distraire...*

Façon un peu étrange de se distraire ? Peut-être pas. Car, comme vous et moi, Papa préfère les voitures qui roulent, les sorties en mer sans anicroches et, d'une façon générale, tout ce qui tourne à peu près rond. L'explication est ailleurs : une voiture normale, c'est une machine. Un tricycle car anglais de l'entre deux guerres, c'est autre chose. C'est beau, amusant, plein d'imprévus, voire de suspens !!!

Ceux qui conduisent ce genre d'engin ne le font pas dans le but unique de se déplacer d'un endroit à un autre, ils le font pour S'AMUSER !! Papa possède cette qualité extraordinaire : il s'est s'amuser. On dit souvent que seule la taille des jouets change avec l'âge, les enfants jouant avec des petites voitures, des trains électriques, des bateaux de 50 cm hors tout, leurs parents avec des choses plus encombrantes. Notre Papa, lui, joue avec les deux, ayant réussi à mûrir sans s'aigrir.

Peut-être faut-il voir là, la raison de son admiration toujours intacte pour certaines belles pages d'Antoine de Saint Exupéry. Et peut-être aussi s'agit-il là, d'une revanche sur un début de vie qui ne fut pas de tout repos. Les bébés parisiens du cru 1943 étaient souvent obligés de passer la nuit dans les caves pour éviter d'avoir à profiter du feu d'artifice gratuit qu'on offrait alors en surface... Et à l'époque, la possession d'un fromage ou d'un œuf était, pour les mères de famille, l'objet d'une lutte à côté de laquelle les duels au couteau auxquels se livrent aujourd'hui les parisiens pour une place de parking passeraient pour un simple échange de politesses urbaines. Papa sortit de ces épreuves maigre, chétif, et un peu faible. Heureusement, dans la famille, un oncle, Président de la Société des Homéopathes de France (sic), veillait. Le petit Bertrand fut soigné à l'homéopathie et eut droit à la thalassothérapie de l'époque, beaucoup moins amusante que celle d'aujourd'hui. Le patient n'allait pas à la mer, mais la mer allait au patient, sous forme de seringues injectables. Les billes de sucre et les piqûres d'eau de mer firent merveille. Le cru 1943 n'a pas cessé de se bonifier jusqu'à maintenant.

Depuis, Papa a su rendre à la mer nourricière un culte dont je ne citerai que trois rituels :

### **Premier rituel : le départ en vacances.**

Le véhicule utilisé est une 403 noire, modèle 'Quai des Orfèvres' années 50. L'officiant doit d'abord faire tenir dans le coffre un stock d'affaires dont la surface spécifique est égale, au moins, à celle d'une exploitation agricole intensive du Middle West, et dont le volume total est strictement égal au volume interne du dit coffre. Il n'existe qu'une et une seule solution. Et « merde, Merde, MERDE, ça tiendra jamais !! » Ça finit toujours par tenir, et si ça ne tient pas, on met le reste dans une malle – pas une valise ou un coffre profilé – une vraie malle que les Moutard-Martin utilisent depuis un siècle, et que l'on amarre au toit de la 403. Ensuite, on accroche, toujours sur le toit, des filets à crevettes qui flotteront fièrement au vent pendant tout le trajet, proclamant nos pêches futures. Enfin, à l'intérieur, on accroche devant l'une des vitres, un sac rempli d'eau où tourne un poisson rouge qui va vivre la plus grande odyssée de sa vie. Et c'est parti !!!

### **Deuxième rituel : La brasse**

C'est un rituel d'initiation. L'Ancien (l'Ancien c'est Papa) installe le futur invité le ventre sur un tabouret, et lui fait accomplir, dans le vide, des séries répétées de ges-

mystérieux qui le font ressembler à une grenouille géante essayant de se déplacer en apesanteur. L'initié reproduit ensuite dans l'eau les mêmes gestes, jusqu'à ce qu'il soit considéré comme 'initié de plein droit'. L'Ancien prononce alors une phrase destinée à clore l'initiation et à marquer devant toute la communauté l'admission du nouvel initié : « Eh bien voilà, tu vois que tu peux y arriver quand tu veux... ».

### Troisième rituel : la pêche à la crevette.

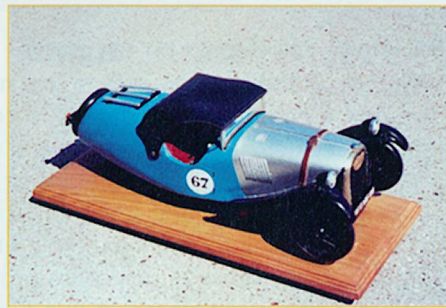
Rituel nocturne, les participants revêtent une tenue spéciale : des bottes en caoutchouc, qui ne peuvent s'enlever qu'avec l'aide de trois autres pêcheurs et d'un tire-botte en fonte grise des Ardennes, un maillot de bain, un tee-shirt rayé modèle marine nationale, un ciré jaune et, attribut principal, un casque de fonderie surmonté d'une lampe de poche, et enfin, un filet à crevettes.

Il faut alors patauger dans les rochers recouverts d'algues glissantes, se casser la figure, et surtout fasciner les crevettes au fond des mares jusqu'à ce que leurs yeux hypnotisés se mettent à briller : elles sont alors, prêtes à être cueillies.

Ces rituels familiaux, et tant d'autres, ont assuré à Papa une forme de célébrité un peu similaire à celle du Capitaine Haddock.

**Thierry Moutard-Martin**  
(fils de Bertrand)

*(pour les 60 ans de Bertrand)*



*Maquette bois du MORGAN F2 réalisé par 5 amis de Bertrand pour ses 60 ans.  
Modèle unique qui n'existe dans aucune collection de miniatures à quelque échelle que ce soit.*

Pour la petite histoire, il faut savoir que le jour anniversaire de Bertrand est précisément le 14 février, date à laquelle nous serons rassemblés pour l'AG du MCF. Cette coïncidence de date valait bien un petit article.

## *Une journée à Mallory Park... et des nouvelles de la piste*

Trois membres du MCF se sont retrouvés **le 13 Juillet dernier** à Mallory Park, au cœur de l'Angleterre, pour assister à l'une des compétitions du Morgan Motor Company Challenge (MMCC).

Adrian et Sarah DAVIS nous avaient invités à passer le week-end chez eux et, à cette occasion, à nous faire découvrir une course de Morgan, en l'occurrence à Mallory Park où Mark ASTON avait eu la gentillesse de nous offrir l'entrée. De plus, nous avons eu le plaisir d'y retrouver, parmi les spectateurs, notre ami John ROGERS. Il faisait un temps superbe et chaud (réellement 87° F, soit 31° C) et lorsque nous sommes arrivés, l'ambiance ne l'était pas moins.



Quelques mots d'abord sur les caractéristiques du MMCC.

Le Morgan Motor Company Challenge est composé de plusieurs courses qui se déroulent tout au long de l'année sur différents circuits d'Angleterre. Ce challenge est sponsorisé par l'usine et son organisation est assurée par Serena ASTON, l'épouse de Mark. Il est ouvert aux Morgan 4 roues et comporte 5 classes :

Classe A : Plus 8 modifiée : cylindrée maximum de 4,6 litres et régime maximum 7500 t/mn - Aero 8 standard

Classe B : Plus 8 modifiée cylindrée Maximum de 3999 cm<sup>3</sup> – Plus 8 standard de cylindrée maximum 4,6 litres – Plus 4 et 4/4 modifiée avec une cylindrée maximum de 2350 cm<sup>3</sup>

Classe C : Plus 8 standard injection avec une cylindrée maximum de 3,6 litres

Classe D : Plus 8 standard carburateur avec une cylindrée maximum de 3,6 litres

Classe E : Standard 4 cylindres

Un système de points est établi pour récompenser les 5 premiers de chaque course. Tout concurrent qui termine la course reçoit également un point dans la mesure où il a établi le record du tour de sa classe. Le 13 juillet, après 4 épreuves, soit à environ à la moitié du challenge, certains concurrents étaient largement en tête, tels Rick Llyod, en classe A, avec 38 points contre 22 à Keith Ahlers ou, en classe, C Peter Horsman avec 43 points contre 30 à Simon Orebi Gann.

A Mallory Park, le plateau était composé de 23 concurrents, dont 7 en classe A, uniquement deux + 4 en classe E mais aucune Aero8. A signaler la participation d'une concurrente (et oui, Mesdames) : Mary LINDSAY, en classe D, qui court régulièrement sur Morgan depuis de nombreuses années.



La course dure 20 mn sur un circuit de 1,37 mile.

Ambiance fébrile dans les stands et au paddock où les concurrents soignent les derniers réglages et où on découvre des bolides dont certains n'ont qu'une lointaine ressemblance avec nos propres voitures. Une épreuve de 'mise en jambes' de 15 minutes précède la course du MMCC : le AMOC ANGLO-AMERICAN THOROUGH-BRED CHALLENGE (littéralement : la course des purs-sangs anglo-américains), une sorte de Grand Prix de l'Arc de Triomphe pour 4 roues. Et là, les Morgan (que des 3,9 l maxi) ne font qu'une bouchée des Mustang (5,7 litres quand même) : impressionnant, surtout dans les courbes !





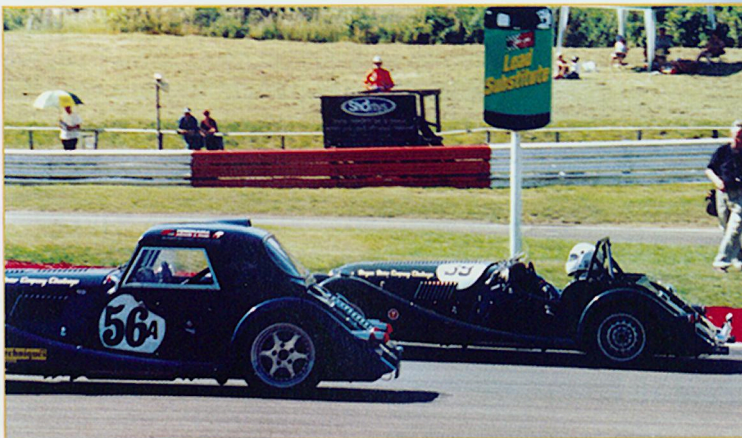
Vient alors l'épreuve du MMCC :

Les moteurs sont chauds, les voitures se placent sur la ligne de départ, un léger temps d'attente...les feux s'allument... c'est parti ! Les V8 se libèrent et le premier large et grand virage est pris par un peloton encore serré avec quelques nuages de poussière laissant supposer des trajectoires pas toujours contrôlées. Le "S" arrivent très vite. Les plus rapides tournent

à environ 150 km/h de moyenne, contre 130 pour les derniers. Rick Llyod avec sa Plus 8 N°2 est déjà en tête et le restera. Les tours s'enchaînent et la lutte est sévère pour les places 'dans les points'. Le passage de la seule épingle du circuit est spectaculaire avec quelques têtes à queue sans conséquence. Un ou deux abandons se produiront. La course se terminera sans incident notoire. On a pu ensuite aisément rencontrer les pilotes et leurs mécaniciens, revoir les voitures...Bref, un grand plaisir ! J'aurais 20 ans de moins et quelques dizaines de milliers d'euros en poche, je ne dis pas !!!

Quoiqu'il en soit, je vous invite vivement à assister à l'une de ces courses. On est au cœur de l'atmosphère Morgan. D'après les voitures qui remplissaient le parking, je pense que nous étions, Monique et moi, les seuls français présents (je ne parle pas - bien sûr - des concurrents, mais seulement des spectateurs) et c'est un peu dommage. Je compte d'ailleurs organiser une sortie MCF à Brands Hatch à l'automne 2004 pour l'une des dernières épreuves du Challenge. On en reparlera.

Je précise, de plus, que la journée à Mallory Park était composée par d'autres courses, dont une de "3 roues" très spectaculaire également avec des chicanes rajoutées sur le circuit. En résumé, je me répète : un grand moment de "morganisme".



## Quelques nouvelles de la piste

• **9 novembre 2003 : 1000 km du Mans.** Il s'agit d'une nouvelle épreuve d'endurance faisant partie d'une série de courses se déroulant sur plusieurs circuits européens. Elle était organisée sur le circuit Bugatti. Elle constitue, d'une certaine manière, un épreuve probatoire pour les '24 heures' du mois de Juin avec une probabilité plus élevée d'être sélectionné. L'Aero8 GT, qualifiée en 10ème position, termina à la 18ème place au général et 8ème de sa classe, entre 2 TVR.

• **22/23 novembre : 24 Heures de BATHURST en Australie.** Première épreuve de Morgan sur le continent australien. Mais, comme à SPA, la pluie – tombée en abondance – contraria la course. Après 6 heures de course, le nouveau moteur BMW de l'Aero8 GT rendit l'âme, une bielle ayant transpercé le bloc ! Pour ces deux courses, plus d'info sur : [www.morganworks.com](http://www.morganworks.com)

• **Mars 2004 : 12 heures de Sebring** : affaire à suivre....

• **24 & 25 Juillet 2004 : LE MANS CLASSIC.** 350 modèles qui ont couru Le Mans entre 1923 et 1978, un grand rassemblement européen de Clubs hébergés à l'intérieur du circuit Bugatti.

L'entrée ne peut se faire que par l'intermédiaire d'un Club. J'ai donc pris une option valable jusqu'au 15 février de 10 entrées véhicules, soit 20 personnes à 35 € par personne. Cette entrée donne lieu à un accès à l'enceinte générale, la tribune, les paddocks. La difficulté principale, c'est le logement. J'ai une proposition du Château Hôtel "ACROPOLIS" à 35 minutes du circuit à 170 et 175 € /chambre double, petit déjeuner compris. Si cette solution ne convient pas, il est recommandé à chacun de contacter Madame Poissenot 'Le Mans Hotel Réservation' au 02 43 20 07 00 ou "[lemanshotelreservation@wanadoo.fr](mailto:lemanshotelreservation@wanadoo.fr)". A cette époque de l'année, on peut aussi camper !

Merci de me répondre rapidement.

Alain HERMAN

## Questions :



• Ne trouvez vous rien de bizarre à cette JCB 326 ?



• Quelles sont la marque et le type de cette N° 66 ?

(Réponses dans le News 92)



## Quelques news... pour le news

### La cotisation 2004

Elle reste fixée à **55 €**. Merci de la régler, de préférence par virement bancaire aux coordonnées suivantes, au plus tard pour **le 14 février** :

Ordre : **MORGAN CLUB DE FRANCE** - Banque : **BNP Champs Elysées**

Code Banque : **30004** / Code Guichet : **00804**

N° de Compte : **00007177575 36** / IBAN : **FR76 3000 4008 0400 0071 7757 536**

Comme dans les road-books, une erreur s'était malicieusement glissée dans le code banque lors du précédent courrier (il manquait un zéro, mais comme le dit Raymond Devos, un zéro, ce n'est rien). Comme avec les road-books, cela n'empêche pas les plus opiniâtres d'arriver et je remercie la trentaine d'entre vous qui ont déjà réglé leur cotisation par virement, malgré cette couille (pardon 'coquille'). J'invite les autres à procéder de même, maintenant qu'ils ont la réponse. Les chèques français à l'ordre du MCF et le cash le jour de l'AG sont toutefois acceptés.

### L'Assemblée Générale le 14 février

Le Méridien Porte Maillot ne pouvait nous accueillir cette année car il est en travaux et c'est dommage car les autres établissements parisiens de ce style sont hors de prix. Grâce à Michel Braun, dont c'est un peu la cantine, cet hôtel nous faisait (et nous fera de nouveau, espérons-le) des conditions très préférentielles. Nous irons donc au Bois, jouer aux quilles, mais on ne pourra malheureusement pas gambiller comme au Touquet. Ce sera très sympathique néanmoins.

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

### Le MOG 2004 : Nantes-La Baule les 25, 26 & 27 juin

Organisé par Patrick Le QUILLEC, il se déroulera dans la superbe région de la Côte d'Emeraude en Loire Atlantique avec l'avantage assez rare de pouvoir réunir tous les participants dans le même hôtel : le Westotel\*\*\* à la Chapelle sur Erdre. Chaque équipage du Tour de France 2001 s'en souvient ! [www.westotel.com](http://www.westotel.com)

### MORGANS OVER AMERICA IV "The Great Route" :

San Francisco – New York du 9 Mai au 16 juin 2005

4<sup>ème</sup> US and Canadian Trans Continental Adventure. Après les succès de 1990, 1995 et 2000 organisés par Steve ROAKE, Jeremy HARRISON et Elaine FISHER. Pas donné, mais vraiment excitant.

Pour toute information : [www.morgansoveramerica.co.uk](http://www.morgansoveramerica.co.uk)

### Offre spéciale aux membres du Club.

Notre généreux sponsor du MOG 2003 maintient, pour 2004, **son offre de réduction de 10%** aux membres du Club pour tout séjour en République Dominicaine à Las Terrenas. Plus d'info sur [www.panoramabeach.com](http://www.panoramabeach.com)



### Paris-Prague :

J'ai reçu 2 articles (d'hommes, belges qui plus est) sans photo, pour commenter les deux premières étapes de PARIS-PRAGUE. Les échos flatteurs que nous avons eus, Alain et moi, de cette escapade méritent de réserver plusieurs pages à des compte-rendus, illustrés par des photos, des autres étapes. Nous avons conservé les articles en question et nous espérons vivement que d'autres viendront s'ajouter pour le prochain NEWS.

Je remercie particulièrement Arlette BURNAT et Jacque FROT-RENAUD d'avoir participé, par leurs articles, à l'élaboration de cette deuxième édition du NEWS, dit « des femmes ». Pour rester sur la note poétique dont Michel BRAUN s'était inspiré, il y a un an, en lançant la première édition, j'ajouterai que ces vers de François de Malherbe m'ont momentanément traversé l'esprit pour évoquer la contribution de mes autres consoeurs :

**« Mais elle était du monde, où les plus belles choses  
Ont le pire destin ;  
Et rose elle a vécu ce que vivent les roses,  
L'espace d'un matin. »**

Je les ai, bien sûr, vite oubliés, car, comme elles, je finis par penser que, quoi qu'on fasse, seuls les hommes savent trouver des accents lyriques capables de vous émouvoir pour parler de leur(s) maîtresse(s).

**Monique HERMAN**

# 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 2004

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 / Alain HERMAN  
Président

120, rue de Londres - 62520 LE TOUQUET

Tél. : 03.21.05.55.53

La cotisation de base annuelle est fixée à : ..... 55 €

Bulletin à photocopier et à retourner avec votre chèque.



## BULLETIN D'ADHESION

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