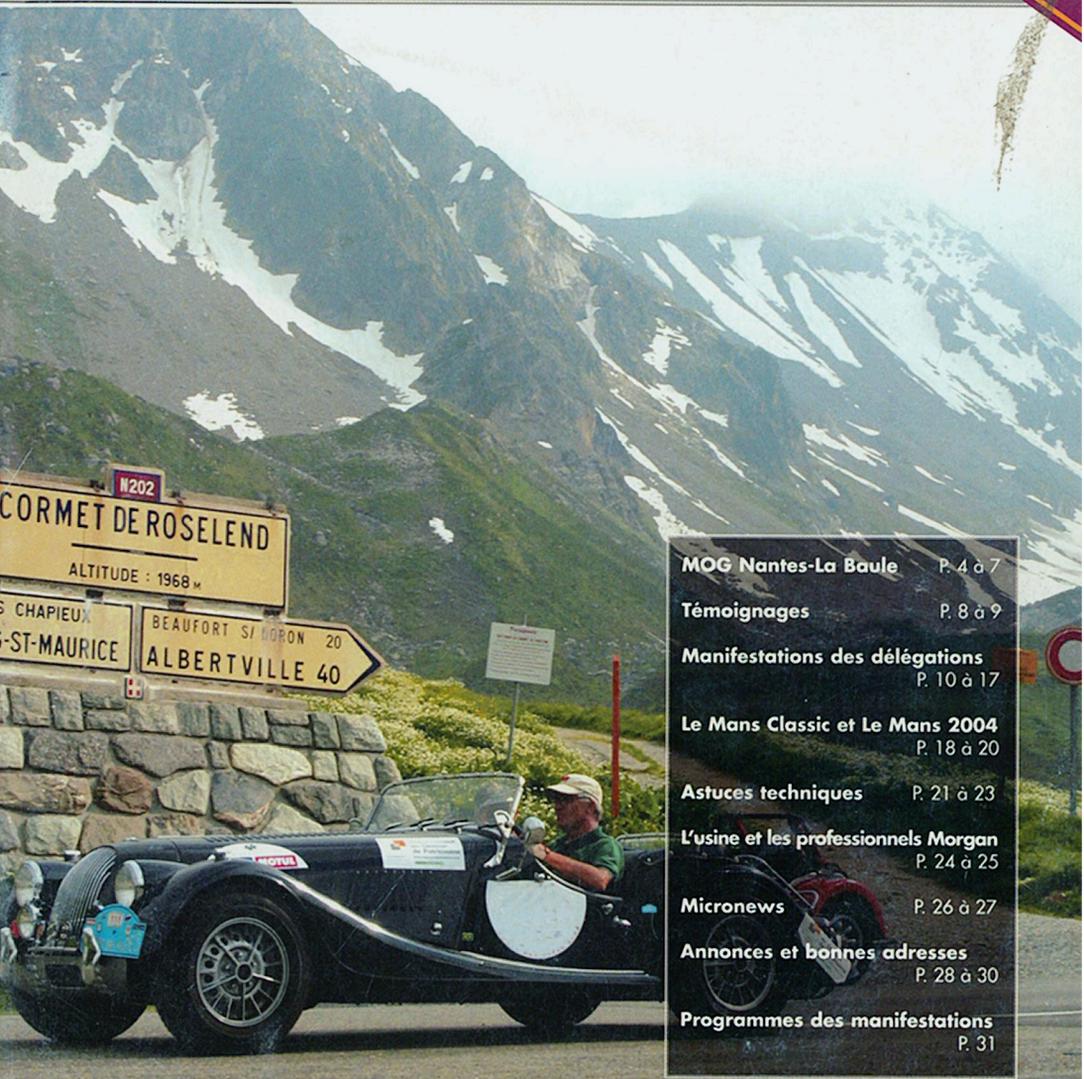


Morgan Club de France

News 92

SEPT
2004

ENTRETIEN
TRAIN AVANT!



MOG Nantes-La Baule P. 4 à 7

Témoignages P. 8 à 9

Manifestations des délégations
P. 10 à 17

Le Mans Classic et Le Mans 2004
P. 18 à 20

Astuces techniques P. 21 à 23

L'usine et les professionnels Morgan
P. 24 à 25

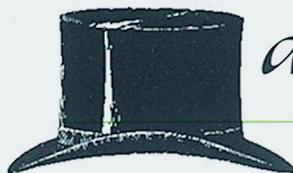
Micronews P. 26 à 27

Annonces et bonnes adresses
P. 28 à 30

Programmes des manifestations
P. 31



Conseil



d'administration

Présidents d'Honneur : Charles KACHELMANN, Jean-Christophe FROT, Jacquie FROT-RENAUD, Michel BRAUN

Président : Alain HERMAN • **Trésorier :** Alain LEVEJAC • **Secrétaire :** Jean-Louis MOREAU

NEWS : Alain JOURDE • **Relations Usine :** Jean Frédéric FROT • **Site INTERNET :** Alain SCHEIDLE

Délégués : • Ile de France : Alain HARRARI, Patrick PELLAUX, François RAGUENET

• Normandie : Alain LUCE • Bretagne : Patrick LE QUILLIEC • Berry Limousin : William NETELEMBOSS

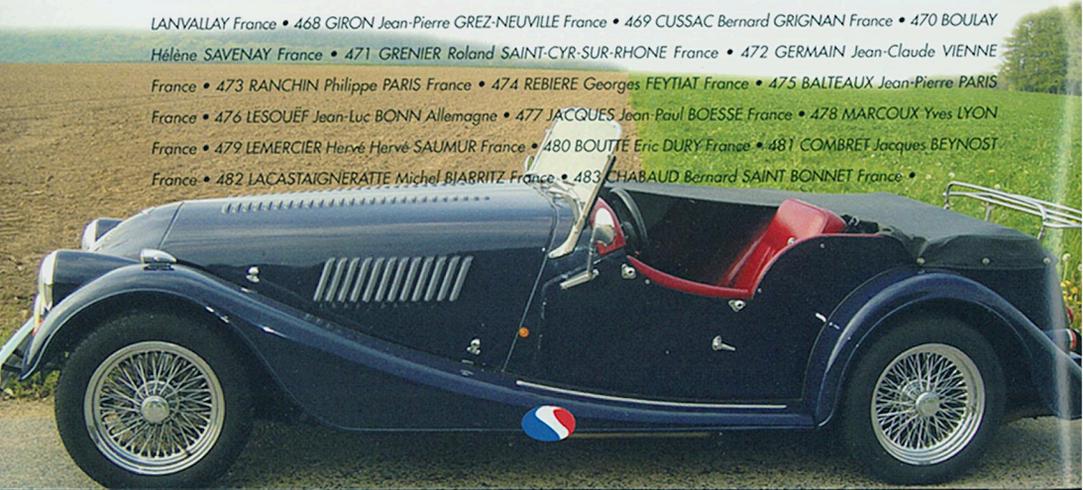
• Sud Ouest : Brian CRABTREE, Maurice CHARPENTIER • Sud Est : Michel COUMES

• Rhône Alpes : Manou PETIT • Flandres Ardennes Est : Manu de VICQ

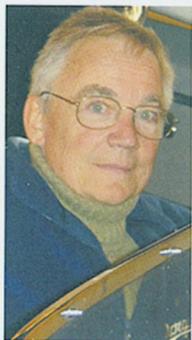
Nouveaux membres

(Depuis le 1^{er} janvier 2004)

444 BLASZKA Jean-Paul MERDORP Belgique • 445 DESAUZIERS Hervé CHÂTEAU D'OLONNE France • 446 FAYOLLE Bernard CHESSY France • 447 MICHELET Jean-Pierre ANTONY France • 448 SIGOT Gérard LA-GARENNE-COLOMBES France • 449 LITT Pascal BOIS-COLOMBES France • 450 PERNIER Guy ARLAY France • 451 PELTIER Patrick MORAINVILLIERS France • 452 COSTARD Damien COURBEVOIE France • 453 KOTSCK-OGHLOU René AVIGNON France • 454 WATINE Arnaud LE MANS France • 455 GIMBAUD Jean Maurice POIGNY-LA-FORET France • 456 PROD'HOMME Guy CLAMECY France • 457 HERTEL André-Jan SENUIS France • 458 KRIEGER Bernard ARZON France • 459 BERTHELOT Jean LE TRAIT France • 460 HERPIN Patrice SAINT-DENIS-SUR-SARTHON France • 461 BERTHOUD François-Xavier PARIS France • 462 DANGEL Alain PERPIGNAN France • 463 LAVALT Romain PARIS France • 464 LIONARD Jean MIREZIEUX France • 465 CHATEAUNEUF André MONT-DE-MARSAN France • 466 MIAS Pierre LIVRY GARGAN France • 467 DA COSTA Jean-Noël LANVALLAY France • 468 GIRON Jean-Pierre GREZ-NEUVILLE France • 469 CUSSAC Bernard GRIGNAN France • 470 BOULAY Hélène SAVENAY France • 471 GRENIER Roland SAINT-CYR-SUR-RHONE France • 472 GERMAIN Jean-Claude VIENNE France • 473 RANCHIN Philippe PARIS France • 474 REBIERE Georges FEYTIAT France • 475 BALTEAUX Jean-Pierre PARIS France • 476 LESOUËF Jean-Luc BONN Allemagne • 477 JACQUES Jean-Paul BOËSSE France • 478 MARCOUX Yves LYON France • 479 LEMERCIER Hervé SAUMUR France • 480 BOUTTE Eric DURY France • 481 COMBRET Jacques BEYNOST France • 482 LACASTAIGNERATTE Michel BIARRITZ France • 483 CHABAUD Bernard SAINT BONNET France •



Édito



Comme nous vous l'avions promis, cette nouvelle version du NEWS respecte au mieux le plan qui vous a été proposé en mai dernier et qui nous avait valu des réactions positives. Nous espérons que ce "nouveau NEWS" vous conviendra et serons ravis de recueillir vos observations pour améliorer les éditions ultérieures.

Je remercie chaleureusement ceux qui ont pris le temps de nous adresser un article, des photos, un témoignage.

Nous souhaitons, avec Alain Jourde, que le contenu du NEWS soit équilibré et qu'il conserve sensiblement son nombre de pages actuel. Dans ces conditions, tous les documents reçus, concernant principalement des sorties, ne pourront être publiés dans ce numéro. Que leurs auteurs se rassurent, leur contribution ne sera pas oubliée et leurs documents paraîtront dans des éditions ultérieures. Des rubriques restent toutefois à enrichir telles que : la mémoire du Club, les astuces techniques, les bonnes adresses, les sorties futures...

Merci de poursuivre votre participation à la rédaction du NEWS dans cette voie.

Alors que nous frôlons les 300 membres, mon message s'adresse à tous et surtout aux adhérents les plus récents, car je ne peux que me réjouir du rôle qu'ont joué et que continuent de jouer de nombreux anciens dans la rédaction du NEWS depuis ses origines. Sans eux, le NEWS n'existerait plus et sans NEWS, le Club n'aurait pu prétendre à une dimension nationale. Le NEWS, à sa manière, constitue un ciment qu'il convient sans cesse de renforcer.

Je vous remercie par avance de votre prochaine contribution.

Alain Herman

Pour la qualité des photos, merci de n'adresser à Alain Jourde que des originaux papier (photos analogiques) ou des photos numériques (minimum 300 dpi en format A5)



Le MOG Nantes-La Baule

les 25, 26, 27 juin 2004.



Lettre à notre ami resté chez lui.

La participation à un Mog répond à des critères qui sont difficiles à cerner, cela va du souhait d'admirer des Morgan de tous âges, de toutes contrées, de toutes couleurs, de toutes puissances et du souhait de rencontrer des amis. Je suis plutôt partisan du second critère, le reste de l'année ayant ma part de kilomètres comme l'organisateur de ce Mog annuel par ailleurs qui n'est autre que Patrick Le Quillec, le délégué bienheureux de vallée de Loire allant jusqu'au bout du monde à Crozon.

En effet, Patrick qui n'a pas son pied droit toujours dans la charentaise se délasse, en organisant une réunion de plus de 78 équipages de Morgan dans son fief. La route en Morgan, les cheveux dans le vent, le ciel pour toit nous vident du stress autant qu'un citadin dans son bateau au milieu de la mer.

Le vendredi matin, je pris la route buissonnière pour éviter les grandes agglomérations en prenant Anet, Dreux, La Loupe. Au détour d'un virage dans un petit village de l'Eure, deux Morgan arrêtées, les équipages font la

pose en sirotant leur café. Je me joins à eux et emmène tout le monde par Nogent Le Rotrou, La Ferté-Bernard, Bonnétable, déjeuner entre Ballon et Conlie, Solesme, Le Lion d'Angers. Nous rejoignons deux Morgan de Paris qui

aiment aussi les petites routes : c'est la famille Frot. Impeccable, ils nous mènent directement à La Chapelle-sur-Edre au Nord de Nantes pour rejoindre tous ceux qui ont répondu à l'invitation de Patrick.



Celui-ci nous reçoit en tenue : casque colonial avec les lunettes du gentleman driver d'époque

coloniale nantaise, écharpe rouge sur chemise et pantalon clair, le tout sous un dais protégeant un tapis rouge déroulé pour les dignes automobiles et leurs passagers non moins élégants. Il nous remet le programme des festivités qui vont avec ce Mog et l'écharpe souvenir rouge :





une «chèche» comme celle de l'archiduchesse qui est aussi «chèche que chèche» (bof !) L'hôtel réservé pour deux nuits apporte une idée moderne de l'hospitalité française : palmiers, salles de réception, piscine, tennis et tutti quanti. Il nous a déjà hébergé le temps d'une nuit : celle des mexicaines d'Yves Rocher pour ceux qui y étaient. Cocktail de bienvenue suivi d'un dîner et bain de minuit.

SAMEDI 26 JUIN

Les 78 équipages partagés en trois groupes partant à 1/4 d'heure d'écart pour satisfaire aux règles de circulation en groupe automobile de plus de 20 voitures. Songez que chaque commune traversée doit avoir reçu une demande d'autorisation de circulation et recevoir le plan du circuit total sans qu'elle prévienne elle-même de manifestations du jour ;



imaginez que 75 voitures vrombissantes débouchent dans un marché dominical, quelle aimable pagaille !

A retenir, le road-book nous a emmené le matin le long du canal de la Martinière pour une route bucolique pleine de sérénité et de calme, une ombre légère donnée par des rangées de saules, des ponts-levis antiques,

des ponts de bois et un petit port isolé sur la Loire sentant plus la mer que l'eau douce au joli nom de Paimboeuf. Nous avons traversé l'estuaire sur le pont surplombant les chantiers



de St-Nazaire à plus de 70 m de haut pour arriver au casino de La Baule afin d'y prendre un déjeuner. Toutes nos voitures alignées avaient belle allure. Après le déjeuner, comme le temps était au beau fixe, nous en avons profité pour prendre la corniche vers Batz sur Mer, Le Croisic. La mer bleue nous a offert ses plus belles petites vagues légèrement moutonnées et sa brise gonflant les voiles des petits bateaux. Avant de rentrer dans les terres, nous ne pouvions passer sans admirer les marais salants de Guérande, la particularité de la péninsule. C'est un site fascinant où vous pourriez faire des découvertes exceptionnelles si vous preniez le temps d'un arrêt prolongé : l'observation de la faune, de la flore et bien sûr le travail difficile des



5



paludiers qui s'y succèdent depuis plus de 1500 ans pour le plaisir de notre table tant le sel de Guérande est réputé pour sa saveur et sa richesse gustative.





Le thème de notre visite touristique est le petit village gaulois de

Kérinhet qui résiste toujours à l'envahisseur serait-on tenté de dire, tant il ressemble à celui imaginé par Goscinny pour Astérix et Obélix.

L'emblème du MCF y avait été convoqué. Une pose, un verre de cidre et hop le retour vers Westotel à La Chapelle sur Erdre.

Une soirée de gala en **ROUGE** au restaurant panoramique. La salle est une harmonie en rouge se chauffant à blanc pour accueillir un orchestre de **ROCK** qui acheva de nous rendre noir en compagnie des dives bouteilles, il paraît que certains ne les supportent pas seuls et

deviennent hargneux, laissons-les couver au calme, c'est le pittoresque de ces assemblées.



Patrick avait aussi prévu un défilé des plus beaux mannequins parmi les équipages récompensant les plus

6



belles tenues. La venue d'un orchestre de rockers des Beatles aux Chaussettes Noires en passant par les Bees Gees et

les Rollings Stones nous a emmené à quelques années de nostalgies en



arrière. Ce fut super animé et entraînant. Très, très bonne soirée bien chauffée.

DIMANCHE 27 JUIN

Dès 8H45, nous nous sommes mis en route pour rejoindre la rive gauche de la Loire. La partie la plus jolie à conserver dans ma mémoire fut la route qui court sur la levée de terre et surplombant la Loire. Elle va de La Varenne jusque Basse Goulaine. C'est une zone d'habitat tenue par des pêcheurs sur la Loire avec leurs bateaux particuliers et par des horticulteurs cultivant une terre sableuse produisant les légumes au goût léger pour les Nantais ainsi qu'une production florale importante comme le muguet du 1^{er} Mai.

Le point culminant fut le château de Goulaine qui nous reçut en sa cour d'honneur. Toutes les voitures y formèrent un massif haut en couleurs. La visite fut agréablement commentée par la brune Nathalie.



Ce château remarquable à plus d'un titre nous a permis de voir en liberté des papillons vivants et volants du monde entier. Autre particularité, il est habité par la même famille depuis sa construction en 1480 par le marquis de Goulaine. Ils n'ont jamais cessé d'y vivre, sauf pendant la révolution entre 1788 et 1858.

La tour massive des archives est une survivance des premières constructions défensives.

Le corps du logis central est d'un très élégant style ogival civil avec des pointes de style renaissance qui apparaissent. Le côté nord domine le marais de Goulaine, que nous



avons traversé en auto, assurant une défense naturelle et un panorama en profondeur jusqu'à la Loire. Il domine aussi, ne l'oublions pas, un vignoble réputé le Muscadet de Sèvre et Maine du cépage bourguignon «melon»

Le déjeuner final au Bois Adam, au sortir de la Route du Soleil levant, a lieu chez Philippe et Armelle Gobin. Le village s'appelle St-Julien de Concelles. L'arrivée à la gentilhommière fut chaleureuse, le repas assis sous un dais fut un peu long mais nous étions heureux d'être là et pouvions échanger nos meilleurs souvenirs de Mog précédents et envisager le suivant dans le Jura.



Remercions Patrick et son léger équipage pour ces 3 jours de soleil et franche amitié.

Jean-Pierre Goeman
un modeste participant.



Club qui t'a accueilli...

Bonjour.
Lors de l'assemblée, tu as évoqué, à juste titre, que sans participant, le news (que je dévore de a à z) risquait de disparaître.
Je m'étais déjà fait la remarque suivante : le club dont tu es un jeune membre depuis trois ans (membre car le bonhomme a passé les cinquante !!)
T'a déjà donné beaucoup, mais toi qu'a tu fais pour lui ?
Je me donnais bonne conscience en me disant que ce que j'avais peut être à raconter n'intéresserait personne.
La seule sortie à laquelle j'avais participé, Gerberoy, était si bien orchestrée par Jean Louis Moreau, et ce que nous avons ressenti, mon épouse et moi,
Si bien rédigé par Jacquie Frot-Renaud, que le news n'attendait pas après moi pour continuer à vivre !
Oui mais, ton plaisir serait il le même sans le news ?
Un club qui t'as accueilli à bras ouverts, ne peut il pas espérer un geste de ta part ?
Nous voici le jour tant attendu de l'assemblée générale.
Tout se présentait pour le mieux, car en plus du plaisir de se retrouver, le choix du lieu était pour moi un retour en arrière de 40 ans, ayant arpenté ce site
Dans ses moindres recoins durant les vacances scolaires.
8 Donc, pour s'y rendre, point besoin de boussole, et encore moins de cet écran magique à 2000 euros appelé GPS qui tente de s'imposer pour remplacer la carte michelin à 5 euros.
Le stationnement bien qu'aisé m'ayant laissé des souvenirs indélébiles sur un capot de Triumph dans les années 70, je pensais sagement qu'il était préférable de s'y rendre en « déplaçoir asseptisé ».
Les membres du bureau étant bavards, le retard excusé nous permis de retrouver des amis et de faire connaissance avec d'autres personnes.
Je compris alors que ce prétendu dépassement d'horaire, n'était qu'un prétexte pour nous rendre agréable cette réunion et ceci dès les premiers instants.
Puis l'assemblée commença.
D'autres plus sérieux et plus compétents que moi vous en ferons un compte rendu par ailleurs.
Après notre président ayant bien fait les choses, nous avions la possibilité de nous mesurer au bowling.
Mon épouse ne s'en est pas privée, avec une joie évidente (nous ne parlerons pas du score).
Pour ma part n'ayant pas pratiqué depuis une trentaine d'années, et ne voulant pas associer cette soirée réussie à une déception, je préférais me rapprocher du bar que je n'avais cessé de côtoyer avec persévérance durant ces années !
Vint le moment du dîner.
Nous nous installons au gré des places restantes, ne voulant pas empêcher « les vieux membres » de se retrouver.

Un couple nous demanda si nous attendions quelqu'un la réponse négative nous permis de faire connaissance.

En fait je savais grâce au news que nous allions partager le pain avec des personnages emblématiques du club.

De plus dans un article récent de La Vie de l'Auto, monsieur avait été baptisé « Docteur ès Morgan »

Après quelques banalités notre conversation s'est orientée très rapidement vers des sujets plus mécaniques.

cette conversation ne pouvait se concevoir qu'en ces lieux et à ce moment, j'imagine des voisins de table dans un autre restaurant, nous entendant prononcer les mots de

Morgan, Ferrari, Mermoz, Maurice Trintignant, tout cela ponctué par quelque « soupape desmodromique » !

Cela se serait terminé sans doute avec une camisole !

Je faisais attention bien entendu, à ne pas dire de bêtises, buvant chaque parole de ce monsieur, en profitant pour enrichir mon modeste savoir.

Pendant ce temps Isabelle, conversait avec son épouse, et Jackie Frot-Renaud. Son sourire me rappela que seul le club me permettait de parler de ma passion sans avoir le sentiment d'être égoïste.

Mais tout à une fin, et même si j'avais encore tant à apprendre et à échanger avec ce personnage, il fallait nous quitter sur un au revoir.

« J'espère ne pas vous avoir ennuyé avec mes histoires ! » à la sympathique convivialité il ajoute la modestie !

Et comme si cela n'était pas suffisant,

J'ai reçu ce jour par courrier un mot et un cadeau. Je ne parlerais pas du contenu, c'est personnel.

Merci Monsieur, vous êtes un gentilhomme !

Je ne vous ais pas donné le nom de ce couple ?
Monsieur et madame Burnat.

Michel Rives.

PS

Si cet article peut être ma petite pierre pour construire le prochain news, j'en serais ravi.

Bien cordialement
Michel

Sans elle, le MORGAN CLUB de France ne rayonnerait pas si haut, chers messieurs, dames et amis, sans la présence parmi nous de la très chère JACQUIE...

Erudite : elle sait tout, sur la famille MORGAN, sur PARIS, sur NAPOLEON, sur le théâtre (n'a-t-elle pas été comédienne), conteuse, franche, honnête, toujours prête à soutenir les uns et les autres, avec sa silhouette si personnelle...

Nous l'aimons beaucoup... Elle rédige toujours comptes-rendus et articles, quelque fois remplis de louanges pour ceux qu'elle apprécie. C'est à notre tour de la citer dans notre gazette, de lui montrer combien elle nous est chère, indispensable, agréable à notre compagnie.

Il est inutile de discourir plus avant, elle a, depuis longtemps, conquis sa place en tête dans le NEWS et je prends la liberté, puisque je me flatte d'être son amie, de lui prouver ainsi, au nom de vous tous, l'admiration et l'amour que nous lui portons.

Arlette d'Avignon



Manifestations des délégations

Sorties Flandres-Ardenne



Du X^e au XX^e siècle.

Sortie du 14, 15 et 16 mai 2004.

BOUILLON. La petite capitale de la vallée de la Semois ou Semoy est une région à cheval sur la frontière belgo-française. On y produisait un tabac célèbre du même nom : le semois ou Semoy. C'est dans cette région germano-belge que nous fûmes reçu par la nouvelle délégation du MCF qui se dénomme Flandres-Ardenne pour materner les membres franco-belges. Le nouveau délégué Manu-Paul a souhaité présenter ainsi sa nouvelle charge à l'exemple des nombreux doubles noms français comme Franche-Comté, Champagne-Ardenne ou Denfert-Rochereau, dit-il une fois.

Pour nous faire admirer les « beautés de leurs sites », la nouvelle équipe Flandres-Ardenne nous a reçu dignement avec un sauté de bouchon de liège, sur la place du château accompagné de « Asterix chez les Belges », l'humour gaulois ne perdant pas ses droits même au-delà. Le temps très frais de la veille, environ 6 à 8°, s'était radouci durant la nuit et nous laissait augurer d'un superbe temps qui nous a accompagné durant les trois jours.

VENDREDI

L'emplacement pour le pique-nique était parfait. Un terrain dégagé au pied des murailles du château médiéval, dans un écrin verdoyant, une onde calme attirant le pêcheur au pied de la colline, immédiatement derrière, les bois, le soleil nous réchauffant doucement. Nous étions bien pour déguster les mets à pique-nique apportés par chacun.

Vous y reconnaîtrez les vôtres, c'est un avantage de venir seul, nous pouvons goûter à toutes les sauces.

Hum ! Bon appétit.



Bouillon doit sa naissance à Godefroy qui y fortifia un passage important, position clé pour qui veut s'assurer des revenus sur le passage des piétons allant de la France vers le duché de Basse Lorraine, et inversement avant la guerre de cent ans. Avant de partir conquérir Jérusalem, ayant jeté le bouchon un peu loin, il vendit son château au prince-évêque de Liège. Détourné, repris, usurpé, le titre de duc de Bouillon revient par héritage au vicomte de la Tour d'Auvergne, père du grand Turenne. Confisqué par Louis XIV, transformé par Vauban. La ville devient

un centre libéral d'idées se référant aux Encyclopédistes, publiant de nombreux ouvrages subversifs de Voltaire et Diderot.

La forteresse est le vestige le plus important de l'architecture militaire médiévale belge. Trois pont-levis, séparés par des fortins, un escalier construit sans ciment ni mortier dans le deuxième pont en remonte aux architectes du XX^e s. A cette époque, les toits tenaient plusieurs siècles*. (pas comme à Roissy Charles De Gaulle sans humour noir).

De la tour d'Autriche, un point de vue superbe sur la vallée, nos Morgan, la ville. Par des souterrains, on accède à différentes salles dont la moindre n'est pas la salle des oubliettes, salle des prisonniers ou la salle des tortures. On y posait le violon des poissonnières, une sorte de planche coupée en deux, percée de trous pour y mettre le cou et les deux mains des commères qui parlaient trop. On les y mettait deux par deux. On les passait parfois sur la planche à massage (sorte de masseur mécanique anti-cellulite de l'époque) ainsi qu'aux élongations aériennes pratiquées en attachant les pieds au sol et les mains à un treuil afin de les élever pour leur donner l'envie de parler de leur «tamalou»

Nous avons vu et non essayé les oubliettes, la salle de torture avec les rouleaux de massage anti-cellulite, admiré les réalisations et les exploits du roi de Palestine, de l'évêque de Liège et du duc d'Orange qui voulu le démolir et qui devant les protestations de la population dû le reconstruire. On apprend qu'il a été visité par Louis XIV avec Vauban qui en fit aussi un péage sur la route de Reims-Liège.

Installé sur un rocher imprenable au vu des défenses naturelles, cette forteresse naturelle a été creusée pour assurer les trois vides de l'entrée fermée par trois pont - levis et un tunnel. Ce sont 3 passages assurant 3 défenses. Les attaquants ont maintes fois bu le Bouillon avant de faire sauter le bouchon de l'évêque de Liège.

Nous avons assisté à un ballet orchestré par des maîtres néerlandais commandant à des rapaces, comme des buses, aigles, hiboux, chouettes à l'aigrette différente, qui attrapent des animaux vivants, ou des vautours qui nettoient la nature des charognes qui y pourrissent. La route nous attend et l'émerveillement peut commencer. Nous sommes aussi venus pour cela n'est-il pas ? Le chef de file se met en ligne et nous formons la chenille. La tête avec Paul et Marie-Isabelle, Manu en voiture balai. Et nous descendons de notre château pour commencer par la vallée de la Semois.



Une pose à St Hubert s'impose.

D'abord pour visiter la basilique, lieu de pèlerinage à St-Hubert, patron des chasseurs de gibier à poil et à plume, et des bouchers, cela va de pair. D'ailleurs, chaque année ont lieu les journées internationales de la chasse et de la nature. Le premier WE de septembre avec un défilé historique avec plus de 500 personnes costumées. C'est une spécialité franco-belge, les défilés historiques.





Nous aimons cela dans le Nord. La basilique actuelle date du 16^e, mais fut construite sur les vestiges datant du 7^e siècle.

Ensuite, pour boire une chope. C'est bien naturel. Nous goûtons à différentes bières locales qui ravissent nos

palais. Il faudra un jour vous faire visiter une brasserie artisanale en fonctionnement, c'est amusant. La tenancière est admirative de nos voitures «anciennes» qu'elle regarde avec envie sur le pas de la porte de sa brasserie alors que nous reprenons le centre ville en quittant St-Hubert pour aller au «Fourneau St-Michel», une forge médiévale.



St-Hubert est sis au milieu d'une immense clairière, un peu comme «Lyons la Forêt» en France, je ne sais si ils ont aussi leur M^{me} Bovary, mais ces forêts ne manquent pas d'allure avec leurs taillis sous futaie, coupées par des vallons et des gorges éclairées par le soleil d'une fin d'après-midi tranquille.

Nous arrivons dans le village «Awenne» pour y manger et dormir, accueillis par une

aubergiste amène : L'Auberge du Sabotier. Une cuisine du terroir avec des produits qui ont poussé au soleil, respiré l'air campagnard. Une cave qui regorge de rares millésimes. Une maison qui a une âme. Suivez et salivez à la lecture de ce menu car je ne saurais en rapporter toutes les saveurs.

Menu

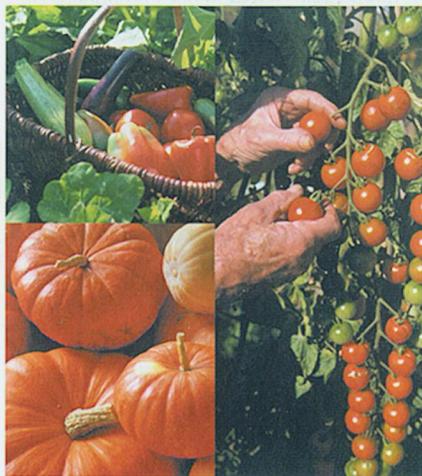
"Le Saint-Jacques à la planche avec du risotto de grains d'orge à la queue de bœuf avec un milk-shake de chou-fleur accompagné d'un Chardonnnet de Limoux, délicieux vin rouge au léger goût de framboise"



"Une jambonnette de coquelet avec des champignons et une galette de pommes de terre et de légumes"



"Comme dessert voyez plutôt, il est inqualifiable et reçu les meilleurs sanctions"



A table, les sujets ne manquent pas. Avec Michel, nous entamons le sujet très à la mode du mariage des compagnes et compagnons de même bord. Une tempête se déchaîne, entraînant dans le feu du verbiage le point de vue juridique, tragico-comique d'une situation qui ne semble ni naturelle ni très catholique selon les points de vue de chacun. Soixante-huit mène à tout à condition de pouvoir en sortir!

Manu nous a décrit la stratégie de l'offensive des Ardennes en décembre 1944. Les soldats allemands ont pris un baston à Bastogne, le dernier !



Nous y reviendrons

dimanche. Nous passâmes une bonne soirée. Il est important de flirter à mots ouverts. Une nuit calme et reposante nous attendait pour le lendemain.

SAMEDI

Dès potront minet, les chauffeurs avides de leurs autos sont déjà au frottage de leurs carreaux pour chasser une rosée abondante. Les perles (de rosée) fusent.

«- Puisque mai, tout en fleurs dans les prés nous réclame,

- Viens, ne te lasse pas de mêler à ton âme la campagne et les champs,
- Les ombrages charmants, les larges clairs de lune au bord des flots dormants
- Viens et que le regard des pudiques étoilles fasse s'épanouir à travers tout de voile
- La beauté sur ton front et l'amour dans ton cœur.»

Ces quelques mots de Victor Hugo que nous a déclamés Jackie Frot un dimanche matin à Bruxelles, sont pour cette journée radieuse qui s'annonce. Nous allons vers les Hauts de Fagnes, vers la Belgique allemande.

La chenille se reforme avec le même entrain. Nous rejoignons la vallée de l'Ourthe que nous franchissons à «Rendeu» vous de nombreux touristes qui se logent dans des centaines de mobil homes installés dans les terrains de camping bordant cette rivière pour la plus grande joie des poissons qui amusent les vacanciers. La Belgique n'est pas la patrie d'Eddy Merx pour rien : des nuées d'amateurs pédalent dans le bruissement des roues à rayons sur le bitume. C'est sûrement un sport national.

Avez-vous déjà entendu une chenille de Morgan investir une ville aux ruelles étroites et bordées de maisons de bois vénérables ? C'est un effet terrible un convoi de moteurs vrombissant dans le lointain, les vitres tremblent, les habitants ne peuvent rester impassibles et sont obligés de s'arrêter un instant pour poser leur regard blasé sur nos carrosseries surannées et modernes avec leurs couleurs chatoyantes. Peut-être en voient-ils régulièrement, nous sommes à deux pas du circuit de Spa-Francorchamps. Nous n'irons pas, ce dernier est occupé par la concentration internationale Porsche.

Entre nous, visitons le musée du circuit de Spa-Francorchamps. On y voit beaucoup de belles autos de course du début du 20^{ème} à nos jours, un musée aussi de plus de 5000





miniatures automobiles. Et aussi entre-nous goûtons au vin de Moselle allemande producteur de Riesling sur les vignes de l'abbaye. Un repas léger est retenu à l'auberge du Mont Rigi, à 675 m d'altitude. L'impression est que nous sommes au toit du monde tant l'univers est déroutant. C'est la toundra sibérienne couverte d'herbes rares, le pays des marais, des tourbières où le ciel se perd comme les touristes qui ne suivent pas les chemins de bois. L'eau est partout, croussante, courant sous les herbes rares, sous le sol spongieux. Attention danger, l'hiver dernier un touriste allemand a disparu dans le brouillard, «le chien de Basquerville» guettait. Manu nous raconte de terribles histoires.

14 Dans le vent et le soleil, la route des hautes Ardennes étend son bitume velouté tel un tapis. Les voitures le caressent et se coulent dans les virages, enfilant les courbes à la bonne franquette. Les routes de cette région sont très douces. C'est un plaisir pour arriver à la maison «Pip» de «St-Vith» où nous tombons sur une «conférence de presse» avec le prince de Yougoslavie.
Y prépare-t-on une révolution ?

Nous sommes en Belgique allemande depuis quelques dizaines de kilomètres et cela se sent, se voit. Les gens sont peu démonstratifs, peu émotionnés par notre chenille multicolore et vrombissante, les maisons sont riches et propres, les jardins sont tirés au cordeau.

St-Vith a été détruite à près de 80 % durant l'offensive des Ardennes en décembre 44.
«...En effet, une bonne partie de l'ancienne

communauté urbaine était enterrée sous les décombres de la ville. Les maisons et les rues étaient complètement méconnaissables....»
Avant cette période difficile, cette ville mentionnée en 1130 voit ses fortifications rasées par les français en 1689, intégrée au royaume de Prusse en 1815, au royaume de Belgique en 1920, et au Reich allemand en 1939, libérée complètement et reconstruite après 1945, d'où la langue allemande. Ces régions du nord ont une vie un peu mouvementée une fois tout de même.

Certains ont profité de la piscine et du sauna avant de tous se retrouver dans la serre pour un apéritif soigné avant de passer à table. La surprise ne s'est pas fait attendre car dès l'entrée, Alex nous a gratifié d'un one-man-show sur Jacques Brel. En fermant les yeux, nous imaginions le grand Jacques nous chanter «les Bourgeois», «Le plat pays», les aventures du bedeau et de son éminence, du notaire qui va «gougouniasser» les amours ancillaires et les autres. J'ai apprécié et redécouvert «Au suivant» par exemple. L'ambiance était telle qu'Alex réussit à nous faire monter sur les chaises pour ne pas dire sur les tables dans une chanson à boire à l'effarement des jeunes serveuses. C'était super, merci Alex. Voir les photos qui parlent d'elles-mêmes sur le site. (Alex est un ami de Paul venu de Bruxelles tout exprès).

DIMANCHE

Chaque matin je m'émerveille de la ponctualité générale. Petit déjeuner copieux tel qu'on le trouve en Allemagne avec saucisses et autres agaceries pour le palais et le sang,



nettoyage des pare-brises, repérages de la route, direction Bastogne. Carrefour important et siège d'une dernière resucée guerrière. Manu nous a décrit la stratégie allemande, contrée par le «NUTS !» devenu célèbre du général McAuliffe. Les allemands, habillés avec des uniformes américains ont créé la surprise dans le brouillard et la neige, assiégeant les soldats américains dans la ville et reprenant la course vers Anvers. Les Belges ont une fois eu très peur, c'est compréhensible, mais le «Nuts !» l'emporta et les chars allemands tombèrent en panne d'essence. Un char n'est jamais reparti. Les Bastognards célèbrent la foire aux noix en décembre par des cérémonies commémoratives.

Nous avons visité le «Bastogne Historical Center» renfermant des collections d'uniformes, de véhicules et présentant une scène reconstituée côté allemand et une scène côté américain. Un film pris durant ces jours très difficiles, dans le froid sibérien de cet hiver, nous fut présenté dans un silence respectueux. Je repense aux combats de Sedan en 1870, Péronne en 1916, Arromanche en 1944, Bastogne en 1945, quand cela cessera-t-il ? Bon nous sommes là aussi pour l'avenir.

L'avenir est maintenant sur la route dans le soleil et la nature. Chrétien de Troyes, vers 1160 passa par là pour écrire :

- «C'était au temps qu'arbres fleurissent,
- Bocages feuillus, prés verdissent,
- Et les oiseaux en leur latin
- Doucement chantent au matin,
- La joie enflamme l'univers.»

Le temps est superbe, le dernier parcours est

dans un espace large et dégagé comme une vaste clairière au sommet des monts comme ceux du jura qui nous ravissent. C'est toujours une vue superbe quand on est dans les derniers de la chenille sur des routes comme celles-là. On peut admirer sur plus d'un kilomètre ces voitures qui enchantent leurs passagers et j'espère beaucoup, leurs passagères.

La descente sur le site de La Roche en Ardenne est vraiment superbe. Nous sommes dans un sous-bois, la route serpente vers la vallée de l'Ourthe. Le soleil joue à travers les arbres et nous lance des clins d'œil de lumière. A la sortie nous débouchons sur des ruines sombres et romantiques du 11^e siècle illuminées par le soleil à son zénith. Là, au cœur des Ardennes, le fantôme de la reine Berthe règne sur le rocher du Deister. Connaissez-vous Dranotar Castle sur la côte écossaise orientale ? Une idée de Mog en l'air.

Bravo aux organisateurs de cette première Flandres-Ardenne, Marie-Isabelle, Paul, Annick pour le dédicaces, Manu. Pour plus de photos, allez consulter le site du MCF.

15

Jean-Pierre Goeman



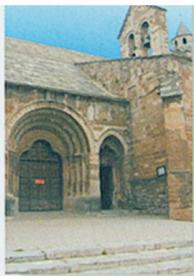
La Morgan du Baron von Loringhoven et son épouse comme co-pilote ont gagné la Coupe des Alpes 2004.

Un incident technique vers Avignon a failli les empêcher de prendre le départ, mais bien décidés à ne pas rebrousser chemin, ils ont pu faire réparer et après bien des péripéties, sont arrivés à temps à Évian. En plus de leurs compétences au niveau technique, c'est aussi leur esprit sportif et leur fair-play qui leur ont permis d'accéder à la plus haute marche du podium (en effet, ils n'ont pas hésité à s'arrêter pour porter secours à un équipage en difficulté, sans souci du chronomètre.

Christine Darras



Week-end à Valréas...



Week-end Morgan inoubliable, véritable Mini MOG organisé de main de maître par notre ami Michel Lefebvre le samedi 19 et dimanche 20 juin 2004 à Valréas.

16

Accueillies samedi matin sur la place de l'hôtel de ville de Valréas par un comité fort sympathique, les Morgan rutilantes sont garées sous la haute surveillance de la police municipale.



Au milieu d'elles trône la Morgan 3 roues de notre ami Guy Burnat. Des plaques, badges, sont distribués. Après une collation très appréciée, nous effectuons la visite de la ville, l'église Notre-Dame de Nazareth, la chapelle des Pénitents Blancs ouverte spécialement

pour les morganistes, guidés par une institutrice fort érudite. Arlette a du mal à prendre des notes (notes qui seront très appréciées ultérieurement au cours du Rallye) tant les commentaires sont étoffés.

Ensuite, nous escaladons les 67 marches de la Tour de l'Horloge afin d'admirer le panorama sur la ville ancienne et les champs de lavandes. Dans la foulée nous parcourons les salles de l'Hôtel de Ville et notamment sa bibliothèque aux livres anciens. Il est déjà midi passé, les autorités nous attendent autour d'un apéritif convivial, puis nous partons pour un pique-nique tiré du sac.

Samedi 13h45 : les choses sérieuses commencent : un road book nous est remis. 14h : les Morgans s'élancent toutes les deux minutes (chronomètre en main) encadrées par la Police Municipale .

Nous avons le plaisir de découvrir la Commanderie des Templiers à Richerenches, de compter les pales de la roue à aubes de Tulette, de mesurer en long et en large le pont gallo romain sur l'Ouvèze à Vaison la Romaine (alors que la plaque signalétique était apposée sur ce dernier !!!).

Un jeu électrique et aimanté termine le circuit sur le parking du caveau St-Jean, agrémenté d'une dégustation de Côtes du Rhône.



De retour à l'hôtel en fin d'après-midi, les 15 Morgan sont concentrées dans le garage et les équipages prennent un repos bien mérité agrémenté de bains dans la piscine. 20h : les morganistes se restaurent. Michel Lefebvre se voit remettre la très officielle médaille Morgan des mains de notre délégué régional Michel Coumes en remerciement de ses prestations au-dessus de toute critique.

Dimanche 7h30 : Christiane et Edouard Courmes ainsi que Michel Coumes sont déjà attablés pour attaquer un petit déjeuner fort copieux, rejoints par la horde morganiste, car à 8h30 le départ est donné. Après une halte essence pour les Morgan les plus assoiffées, nous nous dirigeons vers Grignan. Le trajet nous permet de découvrir de charmantes routes sinueuses baignées par des champs de lavande aux couleurs mauve resplendissantes. Nos montures parquées, la visite de la Collégiale et du Château est effectuée.



Il est 13h environ et nous atteignons Grillon où les propriétaires des «Buis d'Augusta» nous attendent pour l'apéritif. Enfin, nous nous dirigeons vers la Grande Pérouse où les Compagnons de St-Jean nous offrent une paëlla mémorable.

La remise des prix a lieu. Tous les participants sont récompensés. Le dernier, notre amical artiste peintre cubain de renommée internationale, Richard Burt Riley, se voit remettre une magnifique coupe. Quant au premier, votre scribouillard de service, il se voit récompensé d'une coupe et d'un week-end truffe à Grillon. Encore un grand merci à Yvette et Michel Lefebvre ainsi qu'à tous leurs collaborateurs pour l'organisation d'un tel week-end qui restera longtemps dans nos mémoires.

Michel Coumes





Le Mans Classic

La magie du Mans



18 L'essai de 2002 est transformé. La deuxième édition du Mans Classic s'est déroulée du 23 au 25 juillet 2004 sur le grand tracé sarthois. Offrant un fascinant voyage dans l'histoire des 24 heures du Mans, cette rétrospective a rassemblé près de 400 voitures de course qui ont marqué l'épreuve entre 1923 et 1978. Le Morgan Club de France n'a pas raté cette occasion.

Voir l'histoire des 24 Heures du Mans défiler sous vos yeux, tel a été le pari audacieux orchestré par l'Automobile Club de l'Ouest et Patrick Peter qui est passé maître dans l'art de faire revivre sur un mode historique les classiques du sport automobile.

Lancé crânement en 2002, Le Mans Classic, la rétrospective des 24 Heures du Mans, a suscité un engouement sans précédent dans les annales des courses historiques. 305 voitures de course, 1000 pilotes, 3500 voitures de club et près de 30 000

visiteurs avaient répondu à l'appel de cette grande cérémonie de l'automobile passion. La deuxième édition du Mans Classic est venue confirmer ce succès.

De cinq en 2002, le nombre de plateaux est passé à six afin de gagner en clarté et en cohérence. Chaque plateau regroupait plus de soixante autos de course à la préparation irréprochable et couvrait respectivement les périodes suivantes : 1923-1939, 1946-1956, 1957-1961, 1962-1965, 1966-1971 et 1972-1978. Les voitures empruntaient le grand circuit de 13,5km.

Durant ces 3 jours, à l'intérieur du circuit Bugatti et pour la première fois, cette manifestation a réuni plus de 200 Morgans venant principalement d'Angleterre et de France. Nous étions une des marques les plus représentatives parmi les différents clubs réunis pour cet événement.

Je voudrais remercier à travers ces quelques lignes un morganiste du Mans, nouveau membre, qui, par son dynamisme et





son accueil, a permis de créer une bonne ambiance au sein du MCF.

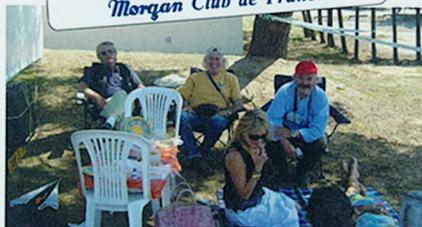
En effet Gérard Gautier et sa femme Chantal m'ont apporté un grand soutien pour cette préparation, j'ai été reçu chez eux 3 semaines



avant les 24 heures afin d'organiser la venue du Club (réservation du restaurant pour le samedi soir où nous étions 21 personnes, achat et stockage de l'apéritif du dimanche midi, interface entre l'organisation et le club pour l'achat de billets afin de remplacer ceux jamais reçus par un membre ...). Ils ont aussi proposé à 7 personnes du club de venir dormir le samedi soir dans leur maison, petit déjeuner compris et cela à titre gratuit.

Gérard et Chantal que je ne connaissais pas auparavant sont devenus des amis, qu'ils en soient remerciés et que cela puisse donner exemple à ceux, nombreux, qui attendent tout du MCF. Un club ne peut être riche que par l'échange.

Jean-Louis Moreau





LE MANS 2004

participation de la Morgan Aero 8 GT n° 80

L'usine Morgan (MMC) a mis à la disposition du public un site avec webcam :

http://www.morganmotor.co.uk/mm_cwebcam/index.phtml

afin de permettre à ses supporters de suivre la course depuis son stand et d'envoyer des messages d'encouragement.

Avant même la fin de la course, le prix «ESCRA» pour la meilleure assistance technique fournie par une écurie, fut discerné à l'équipe Morgan.

Ce prix, bien mérité, atteste le travail

professionnel accompli tout au long de la course :

- présentation et préparation de la voiture
- présentation du stand
- organisation du travail
- qualité de l'intervention pendant la course
- efficacité des réparations

«ESCRA» désigne Ecole Sup. du Commerce des Réseaux de l'Automobile. Les 3 pilotes étaient **Neil Cunningham**, **Adam Sharpe** et **Steve Hyde** (en remplacement de Keith Ahlers). Il est à noter qu'Adam Sharpe, avec ses 19 ans, était le plus jeune pilote engagé sur 144 au départ ! Sur 48 voitures engagées, seules 28 ont terminé dont l'Aero 8 GT en classe GTS. Cependant, pour qualifier, il faut réaliser 70% du nombre de tours de la voiture gagnante (Audi avec 379), c'est-à-dire

un minimum de 266 tours cette année.

Bien qu'en ayant terminé

la course, l'Aero n'a donc pas pu être qualifiée avec ses 222 tours. Une panne sans gravité sur le circuit-mais qui a duré 2h30 a largement contribué à pénaliser l'Aero. Il est à signaler aussi que l'écurie Morgan a choisi de jouer



la carte de la prudence et donc de ne pas trop solliciter la mécanique pour être sûre de terminer cette épreuve d'endurance.

Compte tenu du nombre important d'abandons (20 sur 48), cette

stratégie fut payante, abstraction faite du temps perdu pendant l'incident sur le circuit. Félicitations donc à MMC pour sa belle performance au Mans cette année !

Douglas Hallawell

"L'Aéro 8 a terminé 28^{ème} après avoir parcouru 3024,12 km. Bravo donc à son équipage. Notons cependant que cette performance avait largement été dépassée 42 ans auparavant par la voiture de Chris Lawrence qui avait parcouru 3630 km en 24 heures. ET TOK !"



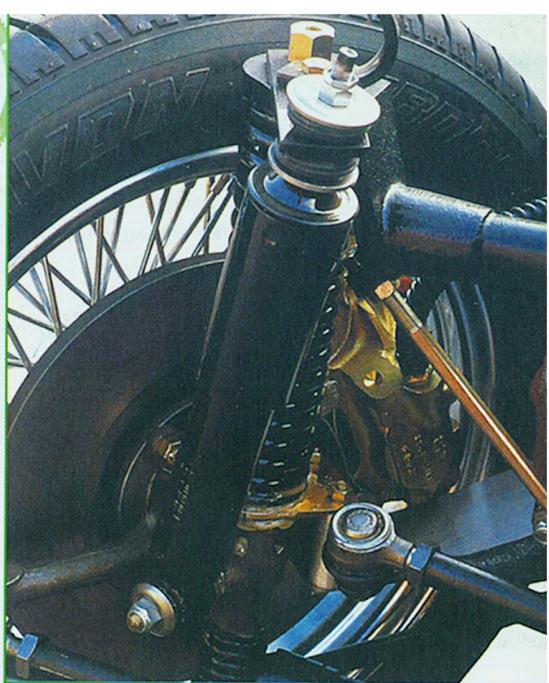
Rubrique : conseils techniques

Pour cette nouvelle version du NEWS, s'il ne devait exister qu'un article de conseil technique, c'est celui concernant **l'entretien du train avant** qui concerne toute la gamme "classic" (à l'exception donc des Aéro 8). Cet article s'appuie sur les conseils qui ont déjà été formulés dans les cahiers techniques parus en août 2003.

Tout d'abord représentons-nous ce train avant qui - pour l'essentiel - fêtera bientôt ses 100 ans ! Pas banal, n'est-ce pas ?

Descriptif du mécanisme de train avant :

La roue avant est portée par un ensemble fusée - coulisse qui peut glisser de bas en haut et tourner sur un axe lui-même tenu à ses extrémités sur le cadre avant du châssis. L'axe en acier stub, la coulisse elle aussi en acier, est fourrée de deux bagues en bronze phosphore pour diminuer la friction et permettre le remplacement suite à l'usure (tous les 40 000 km environ). L'espace entre les deux bagues sert de réservoir de lubrifiant et possède un graisseur. Pour pouvoir encaisser les chocs de la route, la coulisse a, au dessus, un gros ressort principal et au dessous, un petit ressort de compensation. Sur le côté de la coulisse vient s'attacher par une rotule la tringlerie de direction. La compression d'un



ressort entraîne inévitablement sa torsion, sur une route ondulée le ressort principal peut entrer en résonance et provoque le shimmy (désagréable d'abord et dangereux ensuite). Pour éviter ce problème, Morgan insère une plaque en bronze entre le ressort et la coulisse pour que le mouvement de l'un ne se transmette pas à l'autre. Pour que cette plaque ne tourne pas, elle est maintenue par une plaque en tôle qui glisse entre deux cales pincées sur l'aile du châssis. Tout le système décrit ci-dessus a besoin d'une lubrification permanente pour fonctionner bien et longtemps.

21





Il faut lubrifier :

- Les coulisses de suspension
- Les trois rotules de direction situées aux renvois de la tringlerie
- Les plaques anti-shimmy

Comment lubrifier ?

COULISSES DE SUSPENSION

Deux modes de graissage sont possibles :

- Un système manuel par les graisseurs un sur chaque ensemble fusée/coulisse.

Brancher la pompe à graisse et pomper jusqu'à ce que la graisse apparaisse à la base du ressort supérieur.

Essuyer éventuellement l'excédent de graisse afin qu'elle ne lubrifie le disque de frein.

- Toujours à l'affût des innovations, Morgan a équipé ses véhicules d'un système de lubrification

automatique du train avant. C'est-à-dire que le conducteur doit appuyer sur une pédale qui permet à la pompe à huile du moteur d'alimenter deux tuyaux qui injectent l'huile moteur contenue dans le carter dans les piliers pour lubrifier les coulisses.

- Quel système utiliser : le graissage manuel, le graissage automatique ou les deux ? Depuis que les Morgan existent cette question fait l'objet d'une inépuisable controverse. Pour faire simple nous dirons que le système de lubrification par huile est plus éphémère car l'huile est liquide et disparaît plus vite que la graisse. Par ailleurs l'huile en s'écoulant peut malencontreusement lubrifier le système de



freinage. La graisse quand elle lubrifie plus longtemps mais a tendance à retenir les impuretés qui pourront rôder le mécanisme. Le graissage par pompe à graisse nécessite

quelques contorsions pour avoir accès aux graisseurs alors que le système automatique est nettement plus confortable. Si le système automatique fuit, il peut vider le moteur de son huile.

Si nous devons prendre

partie, nous pencherions pour le système manuel à condition de le réaliser assez fréquemment. L'opération permet par ailleurs de jeter un œil sur les organes mécaniques.

ROTULES DE DIRECTION

- Chaque rotule dispose d'un graisseur. Brancher le pistolet et presser doucement en observant attentivement la jupe en caoutchouc. Arrêter de pomper dès que celle-ci gonfle.

Si on pompe trop, elle s'ouvre et laisse passer la graisse.





PLAQUES ANTI-SHIMMY

- Desserrer les deux boulons UNF 7/16" (qu'on peut remplacer par des M6 h x 25 en inox) qui tiennent les plaques de pincement des cales sur le châssis. Graisser abondamment. Resserrer jusqu'à ce que les pièces se touchent sans pincement. Pousser les cales contre la plaque anti-shimmy pour rattraper le jeu dû à l'usure. Serrer à fond.

Faut-il graisser fréquemment ?

- La fréquence du graissage dépendra des conditions d'utilisation du véhicule : le train avant sera plus sollicité sur une route de montagne que sur autoroute, la graisse aura tendance à se liquéfier par temps très chaud, les projections d'eau peuvent «laver» les points de graissage.

- A titre indicatif les plaques anti-shimmy doivent être graissées tous les 3000km maximum et les rotules de direction lors d'une révision (5000/7500km). Les coulisses tous les 1000km, si on utilise la pédale de graissage automatique. Tous les 3000km si on graisse au pistolet.

- Faut-il lubrifier la suspension, avec le système automatique, à chaud ou à froid ? Les huiles actuelles sont multigrades. Leur viscosité est constante quelque soit la température. A ce niveau donc, pas d'avantage dans un cas comme dans l'autre. Il est préférable d'utiliser le système automatique un certain temps avant de rouler (par exemple la veille du départ) pour permettre notamment à l'excédent d'huile de s'écouler par terre

alors qu'en roulant elle pourra être projetée sur les disques de frein.

Quelle graisse utiliser ?

- Se servir d'une graisse standard. Les graisses au cuivre (type Belleville ou Molycote) sont à déconseiller car elles figent et contiennent souvent des additifs qui corrodent les alliages cuivreux. Certains professionnels conseillent une graisse lithique ou bisulfure de molybdène.

Conseils :

- Eviter de trop lubrifier pour éviter quelques désagréments au niveau de freinage. Par ailleurs le système étant très exposé aux projections de la route, toute sur-lubrification transforme le graissage en pâte à roder pouvant entraîner une usure prématurée.

- Si se coucher sous la voiture est vraiment un problème mais que l'on préfère utiliser le graissage manuel, on peut couper les conduites d'huile à l'endroit où elles passent dans les joues d'aile et y monter des graisseurs. Il suffira alors de soulever le capot pour avoir accès aux graisseurs. Il conviendra de remplacer la prise d'huile sur la pompe à huile du moteur par un bouchon plein. On peut laisser tout le reste en place.

- Vérifier l'étanchéité de la canalisation de lubrification automatique. Vérifier que la pédale ne reste pas bloquée et que la pression d'huile redevient normale après avoir relâché la pédale. Vérifier la pression d'huile pendant les premiers kilomètres après lubrification.



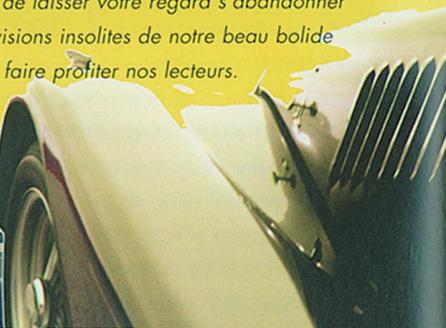
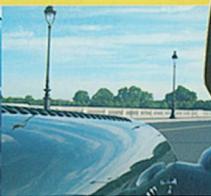
'The Real Sports Car Morgan GALERIE



Au delà de l'Auto.

Notre chère auto, notre Morgan est en droit de revendiquer une forte personnalité, un look exclusif, tout en rondeur, un rien de sensualité, et en même temps, elle dégage une sensation de puissance et de sportivité. Mais au-delà de cette vision globale, si l'on s'en approche d'un peu plus près, on peut saisir des angles,

des cadrages et des images quelque part insolites. C'est ce que Gérard et Elliott Sigot se sont amusés à créer à travers ces clichés. A vous de laisser votre regard s'abandonner à des visions insolites de notre beau bolide et d'en faire profiter nos lecteurs.



LIBRA MOTIVE



24 Petite escapade à Londres...

Excellente occasion pour rencontrer des passionnés de Morgan, prêts à tout pour vous embarquer toujours plus loin dans votre passion...

Le flegme britannique à l'état pur, le temps ne compte pas. Vous pouvez tourner autour des versions civilisées, des sportives préparées, des accidentées, (hélas cela arrive) en toute tranquillité.

Les moindres pièces détachées font l'objet d'autant d'attention que l'auto elle-même.

Ici on parle une langue universelle, qui nous est chère, le "Morgan".

Seule l'heure nous oblige à quitter les lieux pour n'avoir qu'une envie... y revenir le plus tôt possible.



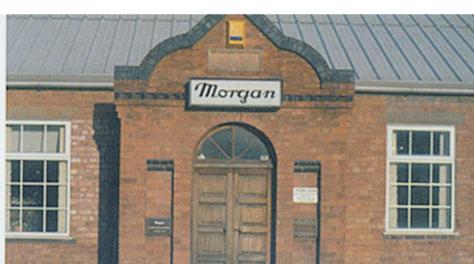
LIBRA MOTIVE LTD
MORGAN MAIN DEALER
2-10 CARLISLE ROAD
COLINDALE,
LONDON NW9 0HN
TEL 020-8205-4488



Gérard Sigot



Rubrique Usine



La + Plus 4 est de retour

Décidément, la carrière de cette +4 vaut celle d'une diva. Après des intermèdes d'absence, elle revient toujours sur le devant de la scène. Depuis presque 4 ans, la + 4 nous avait tiré sa révérence et voici que son comeback est annoncé.

Elle sera équipée du dernier moteur Ford Duratec 2,0 litres, développant environ 150 chevaux. Elle devrait, par ailleurs, bénéficier des nombreuses améliorations qui sont apparues sur le Roadster V6. Son prix, en Angleterre devrait se situer autour de £ 28 111 (taxes incluses). Délai de livraison : environ 12 mois. Comme vous pouvez ainsi le constater, la "ligne classique" est loin de disparaître.



Certains d'entre vous hésitaient sûrement à se lancer dans la compétition Morgan, faute de disposer de la machine adéquate. Ils n'auront désormais plus d'excuses. L'usine propose, en effet, le véhicule parfaitement adapté qui s'appelle le : **RACE READY ROADSTER LIGHTWEIGHT.**

Il s'agit, bien sûr, du dernier-né avec sa motorisation V6 3 litres dopée jusqu'à 248 chevaux et qui a subi une légère cure d'amaigrissement (850 kg). Il fait l'objet des aménagements obligatoires : arceau de sécurité, système anti-feu et des accessoires de course : siège baquet, harnais, saute-vent, pneu piste, etc...

Bref, un petit bijou qui ne sera fabriqué qu'en 15 exemplaires pour courir en Angleterre le Morgan Challenge en 2005.

Alors n'attendez plus,
des français sur la piste :
QUEL DÉFI !!



MICRO-NEWS

J'aime les Morgan, toutes les Morgan : les 3 roues, les 4 roues, les Roadsters, les Tourers, les Dropheads, la mono-place (s'en connaît une), les Coupés, les Sports, les Super sports, les grandes et aussi les petites ; bien sûr j'affectionne en tout premier mon roadster 4/4 de 1981. Certains collectionnent les grandes, moi j'accumule les miniatures. Ça prend moins de place, c'est beaucoup moins cher, pas d'entretien, et surtout - grande particularité



Marque Spark 43^{mm}
Aéro 8 argent



Marque Automoblia
87^{mm} +8 GT2 kit métal



Marque Spark
43^{mm} Aéro 8 BRG



Marque Autoreplica
43^{mm} Flatrad +4 1949 kit...



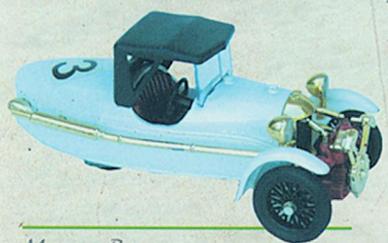
Marque Autoreplica
43^{mm} +4+ 1963 kit métal

des Morgan miniatures- c'est beaucoup plus rare que les vraies. Malgré ça, après 20 ans de quête, je suis tout de même arrivé à en réunir plus d'une centaine de modèles différents. Voici donc ma collection, à la date de Juillet 2004. Il est possible que certains d'entre vous possèdent des modèles dont j'ignore l'existence : je remercie ceux-là de me mettre au courant en me donnant le plus de détails possible (michel.coumes@wanadoo.fr).

Michel Coumes



Marque Matchbox Dinky
43^{me} 4.4 1955



Marque Brumm
43^{me} Supersport Sandford 1930



Marque Autoreplica
43^{me} F2 1932 Kit métal



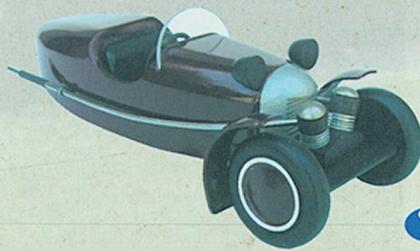
Création Guy Burnat
à 14 ans



Marque Polystil
16^{me} jaune



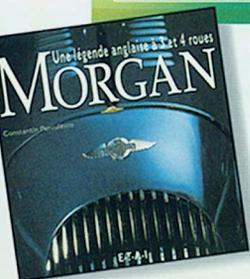
Marque Michel Aroutcheff
8^{me} 4.4 roadster bois



Marque Michel Aroutcheff
8^{me} 3 roues prototype off...



NEWS



Un nouveau livre vient de paraître sur MORGAN intitulé : **“Une légende anglaise à 3 ou 4 roues”** de Constantin PARVULESCO. Vous pouvez faire l'économie des 44 euros que vous coûterait son achat, car il ne s'agit que d'une compilation, en français, d'ouvrages déjà parus (la plupart du temps en anglais, il est vrai) avec un petit **“plus”** concernant l'aéro 8. L'auteur n'est manifestement pas un familier de la marque puisqu'il vous invite, en quatrième de couverture, à vous rendre à Manchester pour visiter l'usine ! **Dur, dur !**

Alain Herman



Je vous signale
une **EXCELLENTE** adresse
de chambre et table d'hôtes où
mes «parents» m'ont emmenée cet
été lors d'un périple en Dordogne.
Il s'agit de :

LE PIGEONNIER DE PICANDINE
Monsieur et Madame O. Latourt
24350 LISLE
Tél : 05 53 03 41 93
E-mail : picandine@aol.com et
www.picandine.com

Cet endroit merveilleux est composé
de bâtiments du 17^{ème} siècle situés
sur les hauteurs de la vallée de la
Dronne entre Brantôme et Tocane.
Le calme et la vue sur la campagne
environnante sont exceptionnels.
Le rapport qualité/prix est lui
aussi d'un niveau très acceptable.
Quant à moi, j'ai eu le privilège
de dormir à l'abri, bien au sec,
malgré les orages qui se sont
abattus sur cette région pendant
notre séjour.

*Nous y retournerons avec grand
plaisir.*

Morgan la Touquettoise



Petites annonces

Les petites annonces qui suivent sont actuellement en ligne sur le site du club :

www.morganclubdefrance.com.

Elles sont gérées par Jacques Daigneau.

Veuillez s.v.p envoyer votre annonce de préférence par e-mail à :

jacques.daigneau@free.fr

sinon, consultez l'annuaire des membres du club pour les coordonnées (tél. et adresse). N'oubliez pas de nous aviser dès que vous avez réalisé votre transaction afin que nous puissions mettre à jour le site. Merci.

1 06/09/04 : Vends MORGAN 4/4 Tourer - 1600 Ford - Novembre 1972 - Couleur noire - Jantes rayons - Echappement inox - Très bon état - 23 000 € - Visible dans le Var à Carqueiranne - Contact : M. ISNARD au 04.94.57.67.94

2 06/09/04 : Recherche MORGAN 4/4 Tourer récente fonctionnant au Super SP 95/98 - Faire offre au 06 85 74 86 42 ou myriam.arnaud@wanadoo.fr

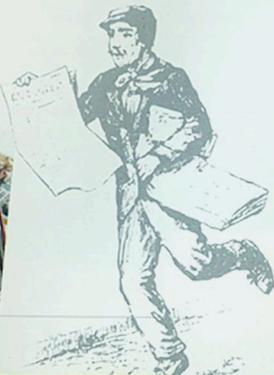
3 24/08/04 : Vends MORGAN 4/4 octobre 2000 - 1,8 L Zetec - Carrosserie lowline bleu Lancia intérieur cuir beige - Capote + couvre tonneau mohair bleu marine - Roues rayons chromées - Tableau de bord ronce de noyer + volant moto-lita - Radio CD - Porte bagages chromé - 24 000 km - Carnet d'entretien complet - Etat exceptionnel - 42 000 €
Contact Gérard DUBOIS au 06 07 47 36 28
gd.dubois@wanadoo.fr

4 24/08/04 : Vends MORGAN+8 3,9l - Décembre 1997 - 27 000 km
Conduite à droite - Connaught Green, intérieur cuir beige, volant bois, roues alu, radio, porte bagages, sangle de capot. Véhicule en parfait état. 46 000 €
Thierry Duché - 5 allée des cygnes
64600 ANGET -
Tel : 06 14 62 86 08

5 01/07/04 : Vends + 8 de 1971 état impeccable, 33500 €.



Pour plus d'informations Maurice Bénard : 02 99 41 58 77.
benard_maurice@hotmail.com



6 22/06/04 : Léon de Bruxelles vend sa Morgan +8, 1^{ère} main, déc. 1989, moteur 3500cc (140KW), couleur blanche, intérieur noir, pare-brise rabattable + saute vents, tableau de bord ronce de noyer, volant bois/alu, arceau de sécurité, voiture complètement réhabilitée en mai 2001 par le Garage ALBERT à Bruxelles, pont arrière et amortisseurs neufs. Voiture visible à Bruxelles au garage ALBERT (Morgan Belgique) tel : 00 32 2 410 64 43. Véhicule disponible à partir du 01/07/2004. Plus d'infos par le propriétaire leongiet@skynet.be (GIET Léon) ou par tel : 00 32 475 25 46 26 ou 00 32 2 662 13 75

Urgent : à vendre Fer à repasser (couleur grise) 400 Watts avec pattemouille. Prévoir remplacement cordon électrique. Prix 11,50 Euros (à débattre).
Tél : Emmanuel DE VICQ DE CUMPTICH
au 00 32 476 28 70 59
(demander "Manu")



7 06/06/04 : Recherche Morgan Tourer 4 places année entre 1980 et 1990 en bon état général avec carte grise française. Impératifs : moteur acceptant le SP 95 • boîte 5 vitesses • sièges avant et arrière cuir • roues à rayons chromées. Budget entre 23500 et

30000 € selon état général et options. Merci de contacter Gérard AVRAMOGLU au 06 14 50 28 11 ou bur 01 44 39 06 16 ou dom 01 34 28 31 60 avramog@hotmail.com

25/05/04 : Wim Netelenbos donne

toujours, contre remboursement des frais de transport ou à enlever sur place (allez le voir, c'est joli l'Auvergne), un porte bagage d'origine peint, pour roadster. Bon état.

Contacter Wim Netelenbos à papywim@aol.com

8 13/01/04 : A vendre 4 pneus Bridgestone Turanza 205/60 VR 15 pour +8, presque neufs (1000 km accomplis) changés pour monter en taille (215). Je les cède à moitié prix. A prendre ou faire enlever. Jean-Claude TORNOR 0 608 355 332.

9 06/11/03 : Louis-François CLARO vend accoudoir central ouvrant faisant vide-poche, en cuir connolly ivoire, bon état, ayant équipé un Tourer +4, 450 euros. Contact : tel 06 07 96 81 87 - claro@libertysurf.fr



La chenille Ile-de-France à Paris



OCTOBRE
16
2004

Calendriers Sorties et Évènements

Octobre 2004 : HORS DELEGATION : 16/17 : St-Rémy de Provence (Jean-Louis MOREAU : 01 39 58 51 51) • 23/24 : 6 Heures de Paris Classic (Pierre Henri MAHUL : 01 45 74 75 23) • BERRY LIMOUSIN (05 554 96 91 08) 16/17 : Mini Morgan Meeting à Sancerre

Décembre 2004 : SUD EST (04 66 22 31 70) : 5 : Aix en Provence

Février 2005 : HORS DELEGATION : 12 : Assemblée Générale

Mars 2005 : SUD EST (04 66 22 31 70) : 17/18/19/20 : Minervois

Avril 2005 : BRETAGNE (02 40 03 32 53) : 2/3 : Dégommage aux rillettes (avec le concours de Jacques GAUTIER)

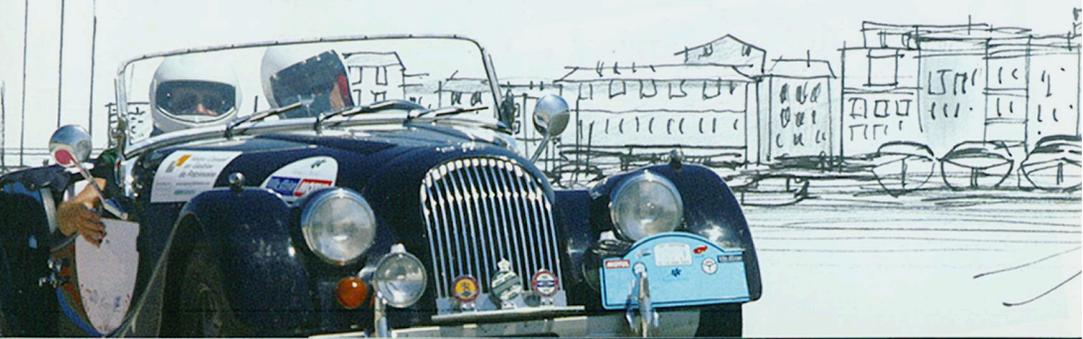
Mai 2005 : HORS DELEGATION : 21/22 : Cabriolets en Manche (Jacques DENIER d'APRIGNY : 06 86 96 33 55) • Pour tout renseignement pratique, contacter l'organisateur : Alain NEVEU au 06 70 70 03 98 (de la part de Jacques DENIER d'APRIGNY) **BERRY LIMOUSIN** (05 554 96 91 08) 21/22 : Auvergne.

Juin 2005 : HORS DELEGATION : 14/15/16 : Beaujolais (Brian CRABTREE : 05 62 67 11 20)

17/18/19 : JURAMOG (Michel BRAUN : 01 3958 69 84)

Rappels délégation Ile de France :

- Répondeur téléphonique : 06 14 85 58 29
- Tous les premiers dimanches de chaque mois (sauf si une sortie est déjà programmée à cette date), rendez-vous informel organisé par François Raguenet à 9 heures au Café de L'Esplanade, aux Invalides, à l'angle des rues Fabert et Grenelle.





LES RÉPONSES AUX QUESTIONS DU NEWS 91

Même les néophytes ont pu facilement trouver les réponses, tellement les questions semblaient évidentes.

A la question N° 1 :

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

Il fallait répondre : "Plus 8 - 4 places" (cette voiture était d'ailleurs présente au Mans Classic).



A la question n°2 : *"Quels sont la marque et le type de cette N°66 ?"*

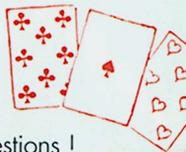
La réponse est une "S.L.R. (Sprinzel Lawrence Racing) Morgan".

L'histoire de cette voiture est d'ailleurs intéressante car elle n'a donné lieu qu'à la conception par Chris Lawrence et John Sprinzel de quatre véhicules : trois sur base Morgan et une sur base Triumph. Comme en témoigne la photo,

cette voiture bénéficiait d'une superbe aérodynamique et était capable de performances exceptionnelles sur la piste où elle était confrontée à des Austin-Healey, type-E et autres Sumbeam.



Anecdote intéressante : en 1965, dans le Brands Hatch Double Five Hundred, la voiture de Lawrence subit la casse d'un tube du train avant. N'importe quelle autre voiture aurait dû abandonner mais pas la Morgan. Aux stands une clef à douille fut introduite et boulonnée dans le tube endommagé afin que la voiture puisse terminer la course.



Voilà pour les réponses aux questions !

Alain Herman

DEMANDE D'ADHÉSION AU CLUB

(Page à photocopier)

Le Club est un espace d'échanges qui s'organisent autour de rencontres, d'expériences et de témoignages permettant à ses adhérents de vivre dans les meilleures conditions leur attachement aux véhicules produits par la société Morgan Motor Company. Il n'est pas nécessaire d'être propriétaire d'un véhicule Morgan pour adhérer. Il est, en revanche, indispensable d'être animé par une volonté de contribuer activement aux activités du Club. Si tel est votre état d'esprit, Bienvenue parmi nous !

Merci de remplir le mieux possible l'ensemble des champs, en particulier ceux notés* qui sont obligatoires. Votre inscription ne sera définitive qu'après réception de votre cotisation, sous forme de chèque de 50 € (au lieu de 55 € si vous le faites par courrier postal) à l'ordre du **Morgan Club de France**, à adresser à notre Président **Alain HERMAN 120 rue de Londres 62520 LE TOUQUET-PARIS-PLAGE.**

Nom *	
Prénom *	
Prénom du copilote	
Adresse *	
Code postal - Ville *	
Pays * (si différent de France)	
Tél. (fixe) * et Tél. portable	
Adresse e-mail *	
Type de Morgan *	
Nb de places *	
Couleur	
Année *	
Moteur	
N° d'immatriculation *	
N° de châssis	

Date : Signature :





Morgan Belgium

GARAGE ALBERT
SINCE 1954



Show Room



Show Room



Accessoires - Pièces d'origine



Réparation - Restauration - Entretien



Gardiennage - Parking

84-86 rue Osseghem - B-1080 Brussels
Tel.: 32 2 410 64 43 - Fax: 32 2 410 89 65
www.morgan-belgium.com



www.gomog.com

UNIMOB



www.morganclubdefrance.com

Alain Herman

Président

120, rue de Londres - 65520 Le Touquet Paris Plage
03 21 05 55 53 / 06 60 62 36 63 / hermanalain@aol.com

Alain Jourde

29, avenue Pasteur - 92400 Courbevoie
06 11 02 00 85 / tomdesavoie@wanadoo.fr