

Morgan Club de France

News 93

JUIN
2005

MORGAN
MECCANO!



Historique Morgan	P. 4 à 7
Week-end en Bourgogne	P. 8 à 9
Sortie en Écosse	P. 10
De l'ivoire et des épices	P. 11
Brands-Hatch/Brooklands	P. 12 à 13
Morgan Los Angeles	P. 14 à 15
Mini Meeting	P. 16 à 17
Les 6 heures de Paris	P. 18
Conseils techniques	P. 19 à 20
Usine Morgan	P. 21
Le sexe de Morgan	P. 22 à 23
Une Morgan en Meccano	P. 24
Aeromax	P. 25
Revue de détail	P. 26
Petites annonces	P. 27



Bureau



exécutif

Président : Alain HERMAN • **Trésorier :** Alain LEVEJAC • **Secrétaire :** Jean-Louis MOREAU
NEWS : Alain JOURDE • **Site INTERNET :** Jacques DAIGNEAU • **Délégués :** • Ile de France : Etienne CARTOU, Philippe GEORGEN, François RAGUENET • Normandie : Alain LUCE • Bretagne : Patrick LE QUILLIEC • Berry Limousin : William NETELEMBOIS • Sud Ouest : Patrick PERRIN • Sud Est : Michel COUMES • Rhône Alpes : Manou PETIT • Flandres Ardennes Est : Manu de VICQ • **Présidents d'Honneur :** Charles KACHELMANN, Jean-Christophe FROT, Jacque FROT-RENAUD, Michel BRAUN

Nouveaux membres

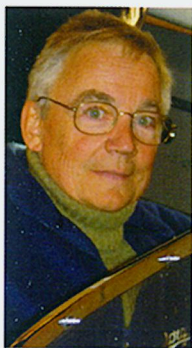
(Depuis le 1^{er} janvier 2005)

2

520 BEHR Béatrice 14340 BONNEBOSQ • 521 LAMARCHE Jean-Philippe 38000 GRENOBLE • 522 LERMINIER Yves 77950 RUBELLES • 523 BUTIN Paul-Yves 42660 St-GENEST MALIFAUX • 524 TESTORI Nicolas 84130 LE PONTET • 525 GRÄBER Harold 62890 BONNINGUES-LES-ARDRES • 526 PETIT Jean-Marie 62150 FRESNICOURT-LE-DOLMEN • 527 CAZEILS Marc 64260 REBENACQ • 528 FROMENT Denis 75016 PARIS • 529 DELRUE Bruno 77950 RUBELLES • 530 CHOSSON Jean-Pierre 75015 PARIS • 531 TICO Jean-Philippe 31100 TOULOUSE • 532 PHELIP Gilles 69110 SAINTE FOY LES LYON • 533 MENIEL Marcel 67400 ILLKIRCH GRAFFENSTADEN • 534 SAINT-OLIVE Guy 69006 LYON •



Édito



Le nombre d'adeptes de notre marque préférée n'a pas fini de grossir car la conduite "plaisir", de préférence hors des routes hyper contrôlées, ne peut plus s'exprimer qu'au volant d'une voiture dont la philosophie de conception et de réalisation sort du commun.

Ce fut toujours le cas des Morgan, et notamment celui de la Plus 8 qui connut une carrière exceptionnelle de 1968 à 2003 malgré une concurrence féroce et des changements profonds de réglementation.

Dans un autre genre, ce coupé baptisé Aeromax, conçu et réalisé en 4 mois sur la base d'une Aero 8, confirme les capacités de souplesse et d'adaptabilité que seules des méthodes artisanales où l'homme occupe la place essentielle peuvent offrir à un procédé de fabrication.

Pour tous nos adhérents et, en particulier, pour ceux qui viennent de nous rejoindre, nous avons tenu dans ce NEWS à rendre hommage à cette entreprise qui ne finit pas d'étonner ses partisans ainsi que ses détracteurs, s'il en existe. Vous constaterez, d'ailleurs, que sa santé financière reste tout à fait satisfaisante, ce qui devrait assurer sa pérennité à l'approche de son siècle d'existence (2009). Quant à notre Club, il poursuit lui aussi son développement et nous sommes heureux d'accueillir 15 nouveaux membres depuis l'Assemblée Générale de février, dont 2 propriétaires de "Trois roues". Comme dans le cas de l'usine, ce résultat est entièrement dû à l'implication de femmes et d'hommes qui s'investissent pour organiser des sorties et des manifestations telles que le MOG, l'Âge d'or ou Le Mans Classic, pour faire vivre le site Internet, pour réaliser les bulletins de liaison et, d'une manière générale, faire en sorte que le Club soit vivant et accueillant. Ce NEWS leur est dédié en priorité. Encore merci pour leur contribution active.

Alain Herman

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

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



Historique Morgan

Cette rubrique est destinée à nous rappeler les événements qui ont marqué l'histoire de Morgan et du Club. Nous avons fait le choix de nous limiter aux 35 ou 40 dernières années afin de couvrir cette période qui inclut les années "Plus 8" (1968-2003), la création du Morgan Club de France (1973) et le virage "Aero8" (2000). Pour nous aider à alimenter cette rubrique, nous ferons appel aux sources suivantes : articles de presse, anciens NEWS, sites Internet et bien sûr témoignages que vous nous adresserez. Nous espérons rendre cette rubrique la plus vivante possible afin qu'elle fasse renaître ce petit pincement de cœur que beaucoup d'entre nous ont ressenti lorsque leur regard, il y a un "certain temps" déjà, a croisé une Morgan.

Pour ce numéro du NEWS, nous nous reporterons à l'accueil que la presse anglaise spécialisée a réservé à la Plus 8 **entre septembre et décembre 1968** lors de son lancement.

Rappelons que, comme souvent dans l'histoire de Morgan, c'est en raison de l'abandon par

le motoriste de la fabrication d'un type de moteur que l'usine se trouve dans l'obligation de faire évoluer sa gamme. En l'occurrence, avant la Plus 8, la Morgan la plus puissante était la Plus 4, équipée du moteur Triumph



Quite unique

Vintage chassis with a modern V-8 engine gives tremendous performance, passable handling and very poor ride: civilized cockpit but primitive hood

de 2,2 litres monté sur la TR4A. Ce moteur devait être abandonné par Triumph avec le passage de la TR4A à la TR5 et Morgan profita de ce changement pour chercher à équiper son modèle "haut de gamme" d'un moteur de série susceptible d'être logé sous le capot d'une Plus 4 (moyennant quelques adaptations) mais délivrant la puissance la plus élevée possible. Souvenons-nous que le développement des





Morgan a toujours été inspiré par cet objectif de performance ("The real sports car") surtout à cette époque où le monde de l'automobile ne jurait que par la vitesse et où, en Angleterre, la concurrence était fournie parmi les fabricants de voitures dites "sportives". Chez Morgan, notamment, on était d'autant plus sensible à la vitesse et aux accélérations qu'une victoire au Mans, 6 ans auparavant, avait consacré la marque à l'échelle internationale. Ce fut donc Peter Morgan, bien inspiré, qui après avoir été tenté par des moteurs

Ford V6 (déjà !) et V4, choisit le V8 en alliage léger d'aluminium de chez General Motors qui équipait la Rover 3500 et développait 155 chevaux (DIN) à 5250 tours/mn dans sa version standard alimentée par 2 carburateurs SUHS6. Cette motorisation permettait également d'envisager des développements vers la compétition car des versions améliorées avaient déjà fait leurs preuves aux Etats-Unis dans des courses de stock cars. Cette base avait même, paraît-il, servi au développement du moteur de la F1 de Jack Brabham, vainqueur de ce championnat en 1966. Bref, il s'agissait d'un formidable potentiel, qui a d'ailleurs tenu toutes ses promesses jusqu'à son dernier souffle en 2003.

De plus, la sonorité de ce moteur était admirable !!! L'accueil de la Plus 8 fut donc très élogieux, notamment en matière de performance, comme en témoignent les comparaisons suivantes :

	Plus 8	MGC (V8)	Lotus Elan	TR5	TVR Vixen	Type E Roadster
Vitesse maximum en mph	125	118	117	116	106	140
0-50 mph	5 sec	7,6 sec	5,9 sec	6,1 sec	7,8 sec	4,9 sec
30-50 mph	4,8 sec	5 sec	7,9 sec	6,3 sec	9,1 sec	4,8 sec
Prix (en £)	1475	1335	1732	1261	1387	2117

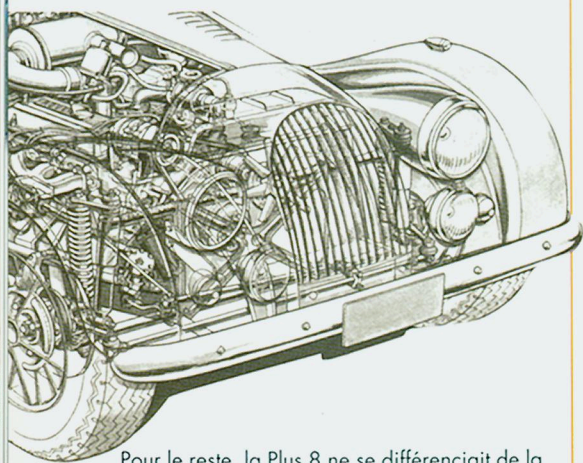
A signaler également que le prix se trouvait correctement situé par rapport aux concurrentes. Quant à la consommation d'essence (de préférence du super avec un indice d'octane de 101, d'après les recommandations de l'usine), elle se situait autour de 14 l/100 km (20,3 mpg) en roulant en moyenne à 110 / 120 km/heure. Elle pouvait monter sensiblement selon le style de conduite ! A l'exception de la Type E, toutes les autres concurrentes étaient plus sobres. Mais qu'importe, le 1^{er} choc

pétrolier ne s'était pas encore produit.

Hormis, ce nouveau moteur, la Plus 8 de 1968 se caractérisait par un poids à peine supérieur à celui de la Plus 4 (898 kg avec un plein d'essence), une répartition bien équilibrée à 49/51 entre les masses avant/arrière (notamment en raison du poids du moteur en alliage d'aluminium plus faible que le Triumph 2,2 l) et d'excellents pneus Dunlop SP Sport 185-15 montés sur de nouvelles roues en



alliage d'aluminium. Le freinage (Disques Girling à l'avant, avec de plus grands étriers et tambours à l'arrière + servo) fut également salué pour son efficacité.



Pour le reste, la Plus 8 ne se différencie de la Plus 4 que par des ajustements dimensionnels relativement mineurs. Sont toutefois apparus avec la Plus 8, les premiers indices d'une recherche plus poussée de la sécurité des personnes en cas de crash : les boutons du tableau de bord sont alors passés du modèle à levier vers le modèle à bascule.

6

On percevait déjà ainsi l'objectif de faire homologuer cette voiture aux Etats-Unis.



ROAD TEST
MORGAN PLUS 8



Il existait, hélas, quelques points noirs. D'abord, la boîte Moss à 4 rapports datant des anciennes Jaguar avait été conservée avec sa 1^{ère} non synchronisée et son étagement imparfait. L'autre critique portait sur le confort et la tenue de route.

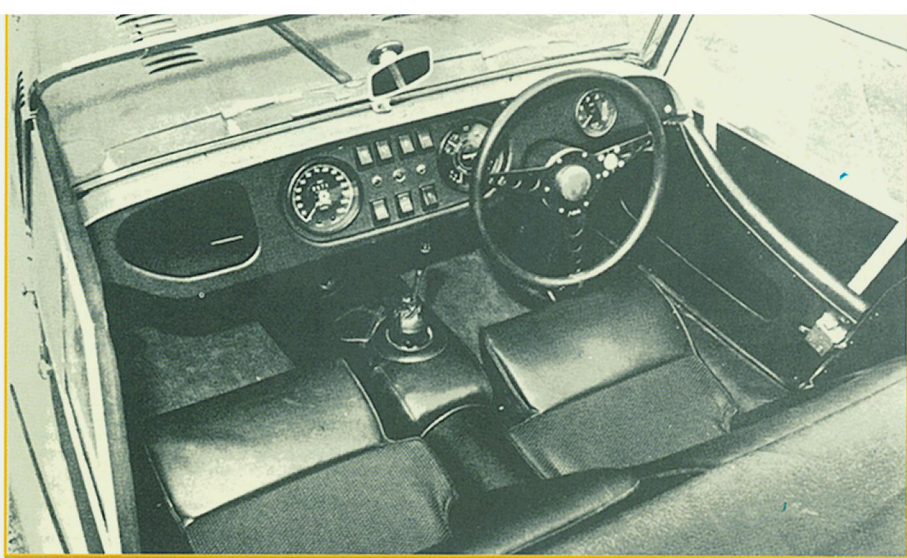
Ainsi, comme l'a souligné, l'un des commentateurs : *«Pour des conducteurs de voitures de sport d'avant-guerre, le confort ne devenait un critère sensible que sur des routes de mauvaise qualité. Or, par son hérédité, conduire une Morgan s'apparente à conduire une Vintage avec toutefois un confort supérieur à celui des médiocres Vintages. En revanche, la comparaison avec les voitures de sport actuelles n'est pas flatteuse pour Morgan.*

Le pilote doit toujours avoir à l'esprit d'éviter les mauvais cahots. Les ornières engendrent des chocs sourds dans la suspension avant qui font tanguer la voiture au risque de la faire se déporter de sa trajectoire normale».

En clair, il valait mieux que les possibilités indiscutables de la voiture s'expriment sur une route de bonne qualité («comme il en existe beaucoup en Angleterre», ajoutait le journaliste) que sur une mauvaise route.

Heureusement, 40 ans plus tard, ces commentaires ne sont plus que des mauvais souvenirs, n'est-ce pas ?

Autre détail, plus anecdotique mais qui en dit long sur l'esprit de l'époque. Comme, sur la version en conduite à droite, le compte-tours était situé sous les yeux du pilote et que le compteur de vitesse était relégué à l'autre extrémité du tableau central, ce compteur



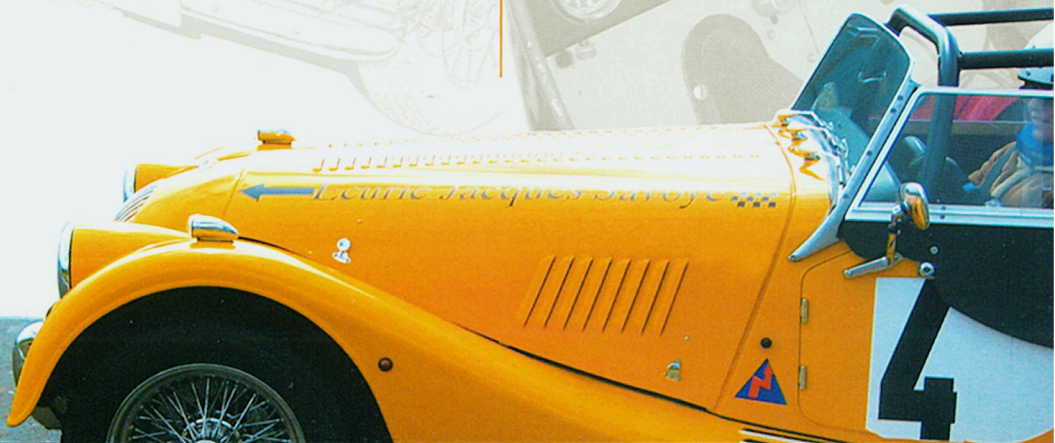
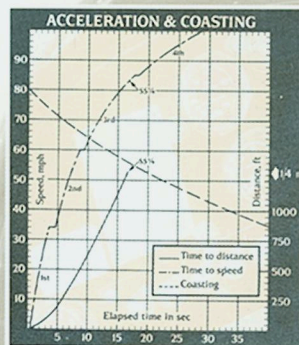
n'était pas visible par le conducteur lorsque le tonneau recouvrait la place du passager. Ce n'était pas grave car, pour le conducteur, connaître la vitesse de sa voiture procédait plus de l'interprétation que de la lecture directe.

Un coup d'œil au compte-tours et du feeling acquis avec l'expérience suffisaient amplement à estimer son allure.

Heureuse époque où les boîtes-radars n'avaient pas encore fait leur apparition et où les limites mécaniques + les conditions de circulation et la physionomie de la route constituaient les principaux paramètres de la conduite.

Nous poursuivrons dans les prochains numéros du NEWS la très riche carrière de cette merveilleuse Plus 8 (et de ses consoeurs, qu'il ne faudrait pas non plus oublier).

Alain Herman





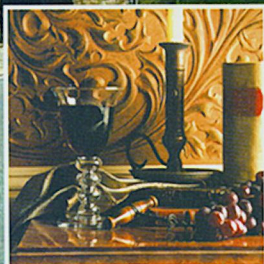
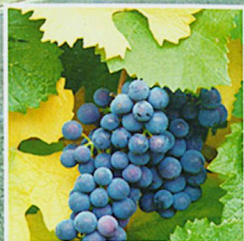
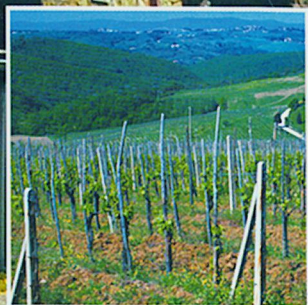
Manif délégations Un week-end en Bourgogne

"UNE MORGAN DANS LES ÉTOILES"

Dix ans sans Morgan. Ceux qui me connaissent le savent, la joie que j'ai éprouvé à retrouver la Morgan et l'ambiance du club sont bien révélateurs de la frustration du morganiste contrarié que j'ai été pendant

quelques années. Car, avec la Morgan, c'est non seulement le plaisir de conduire que l'on retrouve, ce plaisir qui manque tellement dans le monde aseptisé de l'automobile moderne, mais c'est aussi une famille, celle des passionnés, des originaux, des jouisseurs, qui se reconnaissent partout où ils vont.

Et j'en ai fait l'expérience dès la première sortie avec ma nouvelle auto !





J'avais racheté une +4 1998 en Belgique à l'automne 2003. Pour fêter ça, un Relais-Château s'imposait. Première sortie en Morgan avec ma compagne de l'époque (ben oui, j'allais quand même pas changer de voiture après la sortie...), connaissant le besoin féminin si répandu d'assimiler l'automobile à un cocon protecteur, j'avais choisi une destination proche, histoire de tenter de ne pas commencer par brouiller définitivement Madame avec l'aventure Morganesque. Bon, ça, ça a raté !



Destination la Bourgogne, donc, pour concilier proximité (étant parisien), gourmandise et routes bucoliques. Et plus précisément chez Lameloise à Chagny, ☆☆☆ au guide Michelin (il en a perdu une depuis, mais y étant retourné depuis, je dois dire que je ne partage pas du tout le nouveau classement du guide...).

Il serait mensonger de prétendre que le trajet aller, malgré un nombre de kilomètres raisonnable, n'a donné aucune occasion de râler à Madame...

Arrivés (enfin ! a soupiré ma passagère...), je place la voiture devant l'entrée de l'hôtel et me rend à la réception. A l'accueil, on me demande les clés de ma voiture. Je rechigne un peu en

évoquant "une voiture un peu particulière".

- C'est une Saab ?

- Non, c'est une Morgan.

- Une Morgan ! Mais Monsieur Lameloise en a une ! Il va venir vous voir et la garera lui-même.

Et effectivement, Jacques Lameloise est un de ces passionnés de voitures, toujours heureux de partager sa passion avec d'autres. C'est même une collection de décapotables anciennes de charme qu'il possède, parmi lesquelles une belle Morgan +8 carburateurs de 1973, avec laquelle il fait régulièrement le coupe des Alpes. Nous avons donc parlé de nos voitures et, privilège rare, c'est dans sa +8, puis dans ma +4, que nous avons parcouru les fabuleuses petites routes de la Côte de Beaune, passant des parcelles de Puligny Montrachet à celles de Corton, au son rauque des moteurs.

Voilà ce qu'est le tourisme en Morgan, la joie de conduire, et la rencontre d'autres passionnés, de façon souvent inattendue.

Le repas fut extraordinaire (ah, cette tourte de gibiers), les vins divins (Pommard), et la gentillesse de l'accueil encore plus exceptionnelle.

C'est donc une belle adresse pour chacun de ceux qui aiment la gastronomie et l'automobile ancienne. N'hésitez pas !

Etienne Cartou



P.S. La gentillesse de l'accueil n'empêche évidemment pas que l'entreprise Lameloise doit fonctionner. Chacun de nous y sera bien reçu, mais ce n'est pas la porte ouverte à des passe-droits ou à des marchandages. Merci donc de ne pas confondre !



Sortie Écosse

Welcome to the
Malt Whisky Trail
follow 



Quelques conseils d'amis pour ceux qui souhaiteraient visiter l'Écosse

"Superfast ferries" vous emmène de Zeebrugge à Rosyth, le port d'Edinburgh. Les cabines sont confortables, le bar également, et, comme c'est une compagnie grecque, vous pourrez danser le sirtaki après dîner ! Amazing, isn't it ?

En Écosse, la température est rarement torride, la pluie quotidienne (sauf en août). Ciré, polaire, bonnet... feront partie de votre paquetage. Vous pouvez aussi, comme pour cette Morgan rencontrée à Fort Augustin, fabriquer un imper pour protéger la capote des intempéries, car chacun sait que son étanchéité est tout à fait aléatoire.

Dans les Highlands, surveillez votre niveau d'essence et remplissez le réservoir chaque fois que vous passerez devant une pompe, c'est à dire très rarement. Vous pourrez peut-être avoir la chance d'y croiser une Morgan et vous faire de nouveaux copains. Midges : moucheron version voraces, aussi gros que des grains de poivre, qui attaquent massivement dès le début de l'été. On les trouve le plus souvent près des "LOCHS". Ils sont particulièrement agressifs à l'aube et au crépuscule. Procurez-vous les mêmes produits que pour les pays tropicaux, type Repel Insect ou Autan, si vous ne voulez pas être transformé en Elephant Man.

A part ça, l'Écosse est vraiment un pays génial ! Tout au nord des Highlands, entre Tongue et Durness, s'il fait beau, que vous êtes d'humeur à folâtrer et que votre Morgan l'est aussi, suivez l'ancienne route qui se perd dans la montagne et fait le tour de Kyle of Tongue. Un véritable enchantement.

Plus au Nord-ouest, sur l'île de Skye, après la visite de Eilen Donan Castle et une balade au bon air frais et iodé, rien de tel qu'un dîner à "The Old School", coquillages et poissons cuisinés à la française par Denis, un franc-comtois venu se perdre sur cette île, pour l'amour de la pêche et la chasse. Si, comme nous, vous vous trouvez dans le Perthshire et que vous avez un problème mécanique, contactez Thomson & Potter à Burrelton, près de Blagrowrie.

Pendant la réparation, vous pourrez patienter à l'auberge qui se trouve juste de l'autre côté de la rue. Les bières y sont bonnes et l'accueil charmant. Gardez une (petite) place dans vos valises pour rapporter vestes en tweed, casquettes, knickers, oatcakes, shortbread et saumon fumé.

Quant au whisky, il est beaucoup plus cher qu'en France (car lourdement taxé) où de nombreux spécialistes sont très bien achalandés. Enfin, attention ! Si vous allez en Écosse, vous n'aurez qu'une envie, celle d'y retourner... On vous aura avertis !

L & F. Garbal



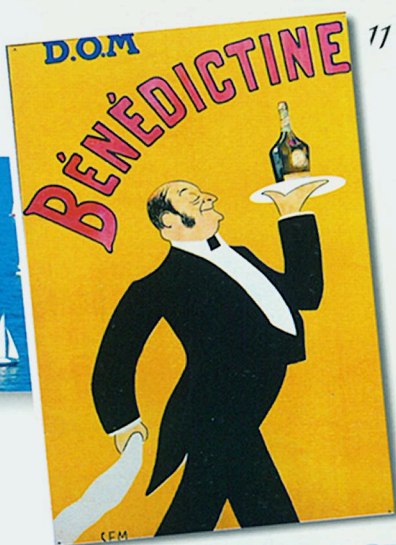


De l'ivoire et des épices

Belle expédition en pays de Caux pour les 17 équipages qui ont eu le bonheur de profiter de ce super ruban de ciel bleu lors d'un week-end de printemps qui semblait bien maussade sur le reste de l'hexagone.



Philippe Georgen et Gérard Dubois nous avaient concocté un programme fort réjouissant, cocktail de ballades, de culture et de gastronomie sur un parcours absolument épatant.



Une dose de Bénédictine, un zeste d'histoire de l'ivoire, deux cubes d'Arsène Lupin, et la recette était fort savoureuse !

Gérard Sigot





Week-end à Brands-Hatch et à Brooklands



Pour faire suite au week-end de Juillet 2003, au cours duquel nous avons été invités, grâce à Adrian DAVIS, à assister à l'une des épreuves du Morgan Motor Challenge sur le circuit de Mallory Park, un petit groupe d'une quinzaine de voitures a traversé la Manche fin septembre dernier, pour assister, sur le circuit de Brands Hatch, à la dernière épreuve du Challenge en 2004.

qui met en compétition plusieurs classes de Morgan (voir NEWS N° 91). Il est cependant intéressant de rappeler que se côtoient pendant environ 20 minutes sur la piste des modèles répartis en plusieurs classes : depuis ceux qui sont quasiment identiques à la série et des voitures jusqu'à ceux de la classe A ayant subi des transformations notables (pour parler



Après une traversée en shuttle où deux wagons ont pu nous être affectés, nous avons rejoint sans difficulté le circuit de Brands Hatch, qui se situe dans le Kent, à environ 1 heure de Folkestone. Nous avons été accueillis par la famille DAVIS au complet qui s'était chargée d'organiser ce week-end, puis par Mark et Serena ASTON, les responsables du Challenge. Ces derniers nous avaient réservé un emplacement à un endroit stratégique du circuit d'où l'on pouvait aisément admirer les différentes courses. Je ne reviendrai pas sur les détails du fonctionnement de ce challenge

(pudiquement). On pouvait également admirer le nouveau roadster V6 dans sa version "course". Rappelons que ce challenge ne date pas d'aujourd'hui. Ainsi, en 1992, la Plus 8 "43 MOG" pilotée par l'un des champions de la classe A : Colin Musgrove développait déjà 360 ch à 7500 t/mn (à comparer aux 200 ch de la Plus 8 standard 3942 cc). Sans entrer dans les détails, sachez que les modifications portaient quasiment sur toutes les pièces, à savoir les composants majeurs du bloc moteur





(mais sans en changer la cylindrée), le système d'injection, la boîte de vitesses, l'arbre de transmission, les freins, les roues...etc. à l'exception du châssis, de la structure en frêne, des éléments de carrosserie en aluminium et de la suspension avant qui ne faisaient l'objet que de quelques "ajustements". Incroyable ! Les voitures les plus performantes aujourd'hui sont sensiblement du même type, avec, en plus, une rigidité plus poussée grâce à une cage tubulaire.

Revenons à 2004 et à quelques photos qui en disent plus qu'un long discours sur les forces en présence. Pour pimenter le spectacle, la course s'est déroulée sous un pluie fine qui, contrairement à ce que l'on pouvait craindre, n'a provoqué qu'à une légère sortie de piste, celle du N° 1 au classement du Challenge : Rick Llyod qui pilote une Plus 8 de plus de 400 ch. Il nous a gratifié d'une remontée spectaculaire qui lui a permis de terminer à la seconde place. Inutile de préciser que les concurrents jouent le jeu et ne font absolument pas de la figuration.

Après cette superbe journée, Adrian et Jo DAVIS nous ont guidé à travers la campagne anglaise d'abord vers un Pub traditionnel puis vers notre hôtel : superbe et typically British ! Un lieu habituellement dédié à des séminaires et qui proposait de très bonnes conditions pour le week-end aux familles et... au Club Morgan.

Quant au dimanche, il s'est déroulé sur le fabuleux site de Brooklands, dans le Surrey, à environ 35 km au Sud de Londres. Il s'agit, en quelque sorte, du "Monlhéry" anglais avec son anneau de vitesse (aujourd'hui désaffecté) et son musée consacré à l'automobile et à l'aviation,

musée au demeurant très riche en pièces de collection (Alvis, Aston-Martin, Bentley, Riley... et Morgan). Un accueil très chaleureux nous fut réservé avec un guide qui parlait très bien français. Déjeuner au Club puis passage à l'épreuve du "test hill". Le "test hill" consiste à placer sa voiture au bas d'une pente très raide destinée à tester les accélérations et le freinage puis à escalader la pente le plus vite possible en évitant de décoller à l'arrivée car il faut tout de suite dégager la piste par un virage à droite. Tout un cérémonial accompagne l'opération : briefing pour les consignes, décharge de responsabilité, mise en place de commissaires en bas et en haut de la pente, drapeaux de départ et d'arrivée... et pour couronner le tout, un public du dimanche après-midi pour regarder de chaque côté de la piste la montée des voitures. Chacun d'entre nous s'est donc livré à ce test. Etant le premier à passer, je ne savais pas comment la voiture se comporterait : j'ai donc poussé la 1^{ère} au maximum, passé la seconde et ralenti un peu trop tôt avant l'arrivée. J'ai pu ensuite, comme passager, accompagner mon ami Frank Mugford avec sa Plus 8. C'était autre chose !!

La journée à Brooklands s'est poursuivie par un gymkhana, en dévers, sur une partie de l'anneau et a été clôturée par la traditionnelle photo de famille. En conclusion, un réunion où notre Morgan était réellement à l'honneur... sur sa terre natale.


Alain Herman





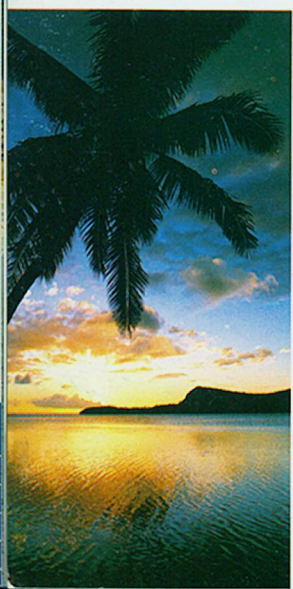
Visite chez Morgan West Los Angeles

Une visite chez Morgan West à Los Angeles


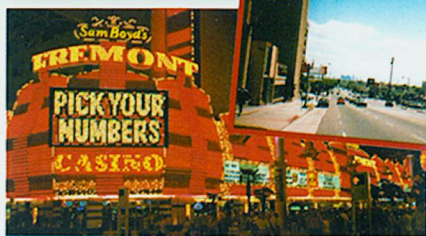


En route pour Las Vegas afin de participer à une exposition professionnelle annuelle, nous avons l'habitude de faire une étape à Los Angeles. De là, nous repartons, en voiture, le lendemain vers le Lake Mead pour arriver à Vegas deux jours plus tard. Cette année, nous avons prévu de rester le soir de notre arrivée à Santa Monica, face à l'océan Pacifique. Le lendemain matin, après un petit-déjeuner, nous prenons la direction de Vegas mais avant de rejoindre l'autoroute, nous un détour par Morgan West.

14 Morgan West est le distributeur Morgan pour la Californie, il est membre actif du MSCC anglais.



A partir du bord de mer, il suffit de prendre Pico Boulevard et de remonter jusqu'au numéro 3003. En arrivant, sur la gauche, on aperçoit le garage grâce au grand panneau Morgan orienté face à la rue. Nous découvrons un simple petit bâtiment ne comprenant qu'un rez-de-chaussée avec un parking fermé par un grillage.



En fait, le but de cette visite impromptue était d'abord d'étonner les quatre amis qui partageaient mon voyage et surtout de découvrir la nouvelle



Aero8 qui venait de battre un record des ventes lors de sa première présentation au Los Angeles Show. Ce salon de l'auto local avait duré trois jours et avait fermé ses portes un mois et demi auparavant. Plus de soixante dix unités avaient été vendues pendant ce week-end mémorable alors que l'usine Morgan n'avait prévu qu'une centaine d'exemplaires pour les US et pour 2004 !

En fait, la surprise était de taille, d'abord par celle du garage qui malgré la démesure américaine était celle d'un petit réparateur français. Tous les véhicules étaient, on peut le dire, entassés





côte à côte dans la cour rectangulaire située devant le bâtiment. Toutes les voitures, à l'exception de quatre, étaient stationnées dehors sous des bâches individuelles. Qui a dit que les Morgan devaient dormir dans un garage bien au sec ? Nous entrons dans l'enceinte et nous passons entre ces voitures fantômes sous leur couverture nocturne et là, nous

sommes accueillis chaleureusement par Mike Fenison, le mécanicien des lieux.

Nous n'aurons pas la chance de rencontrer Dennis Glavis, le gérant, car il a été retardé ce matin là. Dommage car Dennis est un membre actif du MSCC. Le site du garage est intéressant (www.morganwest.net).

Mike a été absolument extraordinaire en nous déhousant toutes les voitures et nous montrant ses préférées, nous faisant découvrir plusieurs Flat Rat d'avant 1952, des +8, des +4, des 4/4, des Tourer... bref, la caverne d'Ali Baba du morganiste du bout du monde. Un lieu qui ne ressemble pas à la Californie de l'artificiel, des Porsche et des Ferrari. Un petit coin anglais avec des voitures pas comme les autres.

Quelques unes étaient encore recouvertes de leur housse de protection et j'attendais de voir cette Aero8 qui, malheureusement, n'était pas là et pour cause car le New York show ouvrait ses portes le lendemain. Elle y trônerait, avec le succès qu'on lui connaît maintenant.

En échange, des bijoux concurrents de l'époque étaient là : une Jaguar Type E cabriolet de 12 cylindres dans un état proche du neuf, une Facel Vega et une

Daimler SP 250 - une véritable voiture de sport - ainsi qu'une Fiat Abarth Allemano également superbe.

A l'intérieur du bâtiment jouxtant cet étalage de voitures anciennes et récentes dont la majorité est bien sûr de marque Morgan, on trouve deux petits halls d'exposition avec trois flat Rad, les bureaux, la collection personnelle de Dennis d'objets en rapport avec la marque comme des modèles réduits, une collection de badges et la boutique d'accessoires Morgan. Enfin, le garage, tout petit mais nickel, où Mike et son assesseur restaurent une +4 magnifique à moteur Triumph.



15

Nous discutons plus d'une heure avec Mike qui, peu avare de son temps, va même jusqu'à nous donner les dernières documentations commerciales de l'Aero8 accompagnées du DVD assorti. Un dernier appel à Dennis pour s'assurer qu'il n'est pas en route et prêt à arriver. Malheureusement, nous ne le rencontrerons pas.

Nous prenons les photos d'usage et, ravis par les merveilles que nous venons de voir, nous quittons notre hôte dont la gentillesse nous a permis de découvrir le côté magique de ce garage.

Merci encore à Morgan West.



La Morgan Mini Meeting-3

Week-End du 9 - 10 avril 2005



La MMM-3 (Morgan Mini Meeting de la Délégation du Centre / Limousin), sortie bi-annuelle à thème, eu comme but principal la visite d'Airbus Industries à Toulouse.

Cette sortie, tout comme les futures sorties, a été affichée sur le website du Club et a attiré 11 équipes à "plein temps" et 2 équipes toulousaines à "temps partiel".

16

Après un déjeuner fort apprécié au lieu de rendez-vous, l'auberge "Le Rôtelier" à proximité de Toulouse, nous nous sommes rendus chez "Taxiway", l'organisation qui s'occupe des visites chez Airbus.

(Bien avant la date de la visite, l'organisateur doit préparer et soumettre un dossier assez détaillé concernant les visiteurs).

Après que chaque individu ait décliné son identité, la visite même se fait obligatoirement par car avec guide et chauffeur. Dans cette enceinte on n'a pas le droit de photographier ni de filmer, dommage.

Nous avons ainsi pu visiter les salles de construction

(sauf celle du tout nouveau A-380) et ce fut très intéressant.



Saviez-vous qu'Airbus Industries produit environ autant d'unités (tous modèles confondus) par an que la Morgan Motor Company ? Tout comme chez Morgan, le futur propriétaire peut commander des finitions à la carte (malgré que je me demande si Airbus peut fournir des poignets de porte pour 10 euros ?) Et, finalement, le produit fini doit subir plusieurs tours d'essai. Il ne quitte pas l'usine tant qu'il n'est pas payé. Tout comme les anciennes Morgan, les Airbus sont des «trois roues». La parallèle s'arrête là parce que la période de construction d'un Airbus prend 4 fois plus de temps que celle d'une Morgan et son train d'atterrissage n'est pas lubrifié de la même façon que chez nos Morgans.

Bien que la propreté des hangars de Blagnac soit sans pareil, je lui préfère l'ambiance de l'usine de Pickersleigh Road ! A la fin de la visite nous avons visité la boutique "Airbus".



Afin de nous rendre à notre hôtel situé à Revel, environ 75 kms plus loin, nous avons dû emprunter la rocade de Toulouse. Vous ne serez certainement pas étonnés d'apprendre que, comme à l'habitude, notre convoi procura énormément de plaisir aux nombreux passagers des véhicules qui y circulaient ce jour là.

Les MMM's ont pour but, entre autre, le contact social interactif et, comme le temps se dégradait en fin d'après midi, nous nous sommes installés confortablement dans le salon de notre hôtel. Là, dans une super ambiance, nous avons pu échanger nos anecdotes, nos aventures et nos futurs plans, et plein d'autres choses bien entendu.

manger de mieux dans ce pays que... le Cassoulet aux Confitis ? Et celui là l'était... bon !



Durant tout ce week-end la qualité des prestations concernant la restauration ainsi que celle de l'hébergement furent très appréciés de tous les participants.

Je les remercie tous, membres et non-membres de notre cher Club, pas seulement pour leur présence mais aussi et surtout pour leur enthousiasme et leur fidélité ! (les conseils des membres régionaux furent fort appréciés, merci).



Le dimanche matin nous avons visité une partie de la région, guidé par nos amis Morganistes Jean-Pierre et Nicole Pujol.



Qui avait entendu parler auparavant de St-Papoul qui se serait de surcroît promené en portant sa tête dans ses mains ? Pas moi en tout cas; et la visite de la très jolie petite Abbaye de St-Papoul nous renseigna sur son existence.

Après que tous ces détails aient assouvi notre appétit culturel,

celui de notre estomac ne tarda pas à se faire sentir. Apéritif (offert par le MCF... merci Alain) et déjeuner d'adieu furent servis à l'Auberge "Le Lauragais" de Revel. Que peut-on



CONCERNANT NOS PROJETS FUTURS

1
La MMM-4. Nous envisageons durant le week-end du 17-18 septembre prochain de visiter les Châteaux de la Loire mais ceci d'une manière peu coutumière qui risque, vu son originalité, de se jouer "à guichets fermés".

Intéressé ?... faites très vite.

2
A la seule condition que suffisamment de Morganistes/Golfeurs s'inscrivent,... un week-end "Golf et Gastronomie - Morgan Masters" (la MMM-5 donc) qui se déroulerait le week-end du 15 - 16 octobre à La Bourboule.

Amis golfeurs, je compte sur vous.

Amicalement, Wim Netelenbos
Délégué Régional du Centre/Limousin.





Les 6 heures de Paris



L'UNIVERS MORGAN

Deux grandes familles se distinguent.

Tout d'abord l'inconditionnel du mythe Morgan qui en a rêvé depuis sa plus tendre enfance et qui éprouve un plaisir sans mesure à laisser défiler paisiblement le ruban d'asphalte de nos belles routes de campagne, au volant de sa passion.

18

Mais il y a également, l'autre phénomène, le sportif, le gentleman driver qui se rend sur les circuits automobiles au volant de sa monture de courses, se mesure joyeusement à ses concurrents, en faisant crisser ses pneus dans les courbes en épingle, se battant contre le

chronomètre pour être le meilleur, et rentrant paisiblement chez lui au volant de la même auto. Et c'est lui que l'écurie Jacques Savoye est venu réveiller sur le circuit de Satory le week-end du 10 Avril.

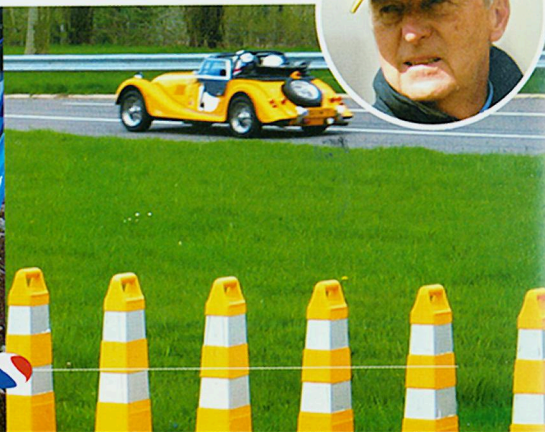
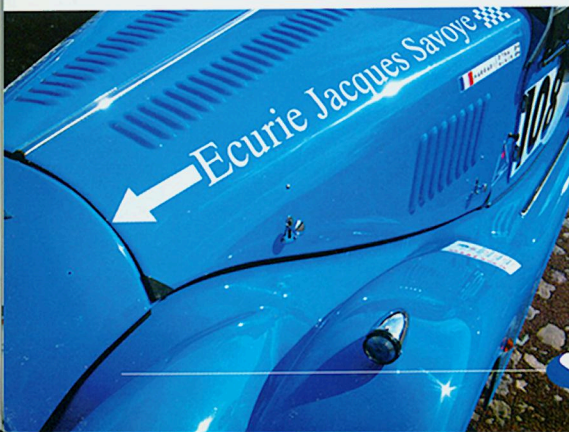
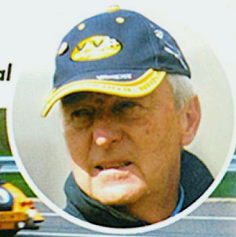
Le spectacle était au rendez-vous, les Morgan



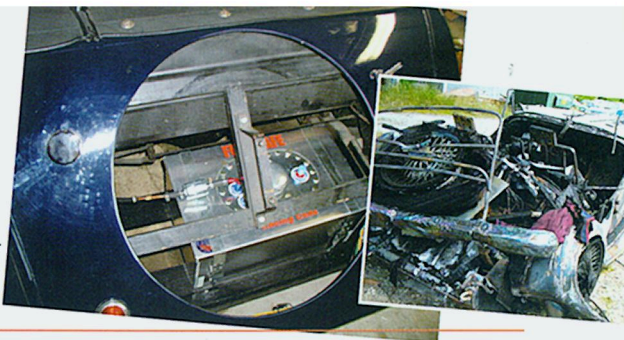
préparées se sont déchaînées, offrant un spectacle auquel nous sommes peu habitué dans ce pays. Gérard Larousse nous a honoré de sa visite curieuse. L'émotion et les sensations étaient au rendez-vous. Notre chère auto peut aussi se montrer sous un jour assez surprenant...

Alain et Gérard

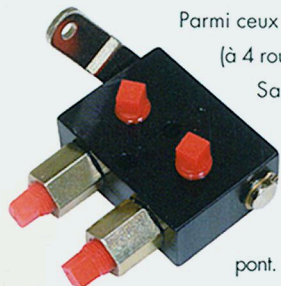
2^{ème} au Classement Général



Conseils techniques



FREIN À MAIN HYDRAULIQUE



Parmi ceux qui possèdent une Morgan (à 4 roues) dotée du bon vieux pont Salisbury, certains ont dû remarquer la conception dangereuse de la fixation de la tringlerie du frein à main qui longe l'arrière du pont. Cette tringlerie est fixée à l'arrière de l'essieu grâce à une solide patte pointue soudée sur le côté gauche du pont. Or, cette patte est orientée face au réservoir d'essence. En cas de choc violent à l'arrière (ou même latéral arrière), le réservoir risque d'être perforé provoquant l'embrase de la Morgan. Ce défaut a été corrigé, fort heureusement, il y a 9 ans par MMC qui utilise dorénavant les ponts BTR fabriqués en Australie.

Ayant eu l'occasion en 2003 de participer au MOG 33 - 33^{ème} réunion annuelle de la côte est américaine - ainsi qu'à 2 sorties de la côte ouest en 2004, j'ai pu rencontrer de nombreux propriétaires de Morgan. Ce qui m'épate est de constater que bon nombre d'entre eux réalisent eux-mêmes des mods/améliorations à leurs chères Morgan. Ces passionnés partagent leurs expériences sur le plus grand forum international dédié aux Morgan •www.emog.com• regroupant 1200 amateurs de la marque. C'est ainsi que j'ai découvert que le Californien Paul Marchant a remplacé sa boîte Moss - sur une +4 Super Sports - par une boîte

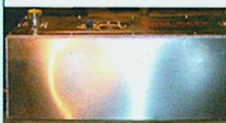
Toyota Celica à 5 vitesses (1982-'85). Rien que le carter en alliage de la boîte permet de gagner 22 kilos approx. Il a également allégé le compartiment moteur où se trouve un démarreur compact et léger (de Moss Motors) en remplacement du bon vieux Lucas.

L'IMPACT DE LA TRINGLERIE SUR LE RÉSERVOIR D'ESSENCE

Le webmaster québécois du site emog - Lorne Goldman - possède une +8 de 1984. Suite à un violent accident à l'arrière, sa Morgan fut entièrement brûlée à cause de la perforation du réservoir d'essence par la fameuse patte citée plus haut. Aujourd'hui, sa +8, entièrement reconstruite (essentiellement par l'usine), bénéficie d'un réservoir de marque «FuelSafe» tel qu'utilisé par des Morgan équipées pour la course. Pour compléter la sécurité à l'arrière, un nouveau pont BTR a remplacé l'ancien Salisbury. Quelques détails et photos : www.gomog.com/phoenix/phoenix.html



RÉSERVOIR FUELSAFE DANS LA MORGAN +8 DE LORNE



L'expérience malheureuse de Lorne a pourtant profité à d'autres, notamment aux Etats-Unis, qui, depuis, ont fait installer ces réservoirs "FuelSafe".



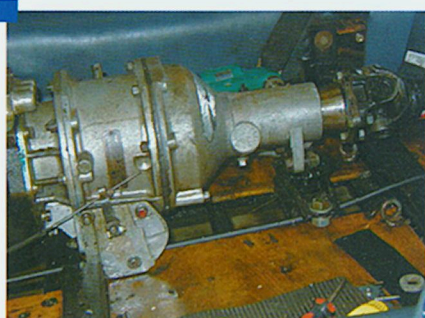
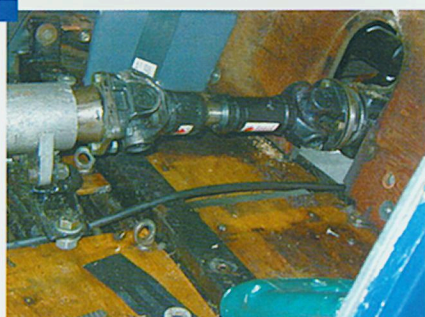
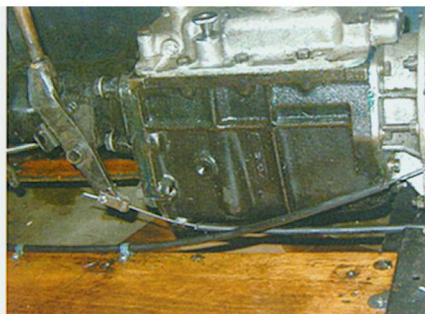
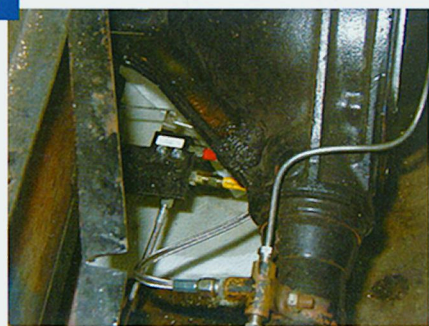
Un autre habitué du site, habitant de l'état de Washington et répondant au nom de «Button», a choisi de supprimer la patte de fixation de la tringlerie du frein à main sur le pont Salisbury de sa +4. Sa modification fait appel à la technologie aéronautique en utilisant une discrète valve hydraulique qui rend l'installation de la commande du frein à main bien plus simple.

L'extension à la boîte Moss est, ni plus ni moins, un overdrive que Bill Button a réussi à adapter lors d'une précédente transformation. Les photos jointes en diront bien plus, mais pour en arriver là, Button a consacré du temps.

La solution de la valve hydraulique mérite d'être améliorée sur 1 ou 2 détails et fait l'objet d'essais début mai. Son coût n'est que de \$104. Elle exige l'utilisation d'huile synthétique DOT 5. Il va sans dire que Button a déjà supprimé définitivement la patte incriminée!

20 Je trouve sa modification astucieuse; à vous maintenant de juger...

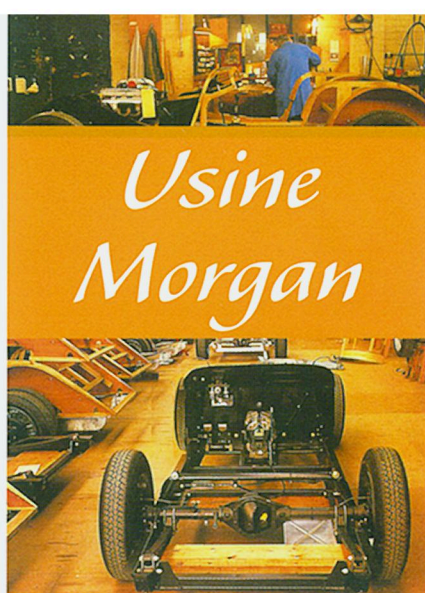
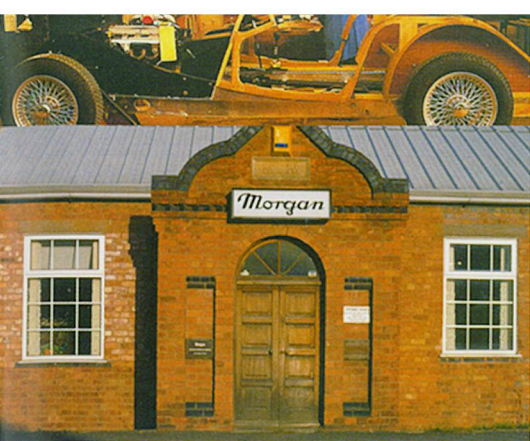
VALVE INSTALLÉE DANS LA MORGAN +4 DE BUTTON




avec remerciements à Bill Button
et Lorne Goldman pour leurs photos.

Douglas Hallawell





Ci-joint un article traduit du "Birmingham Post" du 31 janvier 2005, grâce auquel on apprend que la famille Morgan se classe à la 50^{ème} place des plus grandes fortunes des Midlands avec un montant d'environ £15 millions. Pour information, la 1^{ère} fortune est 100 fois plus élevée.



«L'aventure américaine semble être payante pour Morgan»

"La Société Morgan Motor a renoué doucement avec les bénéfices à fin décembre 2003 avec un résultat de 53 500 £ contre une perte de 474 450 £ l'année précédente. Cette perte était essentiellement due aux coûts de développement de nouveaux modèles. Ainsi le coût des crash tests pour l'Aero8 exigés pour l'homologation sur le marché américain s'est élevé à environ £1 million. Le chiffre d'affaire a atteint £15,7 million et l'actif net a chuté de £ 8,3 millions à £ 6,3 millions. Pour 2004, les ventes devraient atteindre un nouveau record. La société a annoncé une production de 569 voitures en 2004, dont 60 % pour l'exportation. Le fait marquant de l'année 2004 fut incontestablement le lancement de l'Aero8 aux USA qui génère un solide carnet de commandes.

Le nouveau Roadster est aussi un succès avec 200 voitures produites. La nouvelle Plus 4 est en production depuis septembre 2004 et, avec un

nouveau moteur destiné à la 4/4, le carnet de commandes s'est bien rempli. Cette Plus 4, équipée du moteur Ford Duratec 2 litres développant 150 chevaux, est destinée à combler l'écart entre la 4/4 et le nouveau Roadster. Pour les admirateurs de Morgan, ce sont les exploits de la voiture sur la piste qui les enthousiasment, notamment la participation jusqu'au bout à la 72^{ème} édition des 24 Heures du Mans d'une Aero8 de 480 chevaux après une absence d'une quarantaine d'années.

La société appartient à 90 % à la famille Morgan. Il est vraiment difficile d'en estimer la valeur.

S'il s'agissait d'une quelconque entreprise industrielle, on pourrait appliquer une série de critères, mais dans la cas de Morgan à la durée de vie inébranlable, on peut difficilement parler de prix. Toutefois, en tenant compte de prévisions prometteuses, l'estimation déjà avancée de £15 millions peut être reconduite mais avec une probabilité de révision à la hausse pour l'année prochaine."

Nota : cette estimation de £15 millions est réellement atypique pour une entreprise industrielle dont les résultats restent malgré tout modestes. Avec une valeur de l'ordre d'un an de chiffre d'affaires elle

correspond plutôt à celle d'un commerce de détail vivant davantage de son fond de commerce que de ses brevets. En fait, c'est bien notre fidélité qui lui donne des couleurs.

Alain Herman



Quel est le sexe de "Morgan" ?

Pensées d'un académicien sur ce sujet relevé dans une revue de l'époque.

Lorsque à l'Académie Française, on arriva à la lettre « **A** », tout le monde cru que la question du mot « Automobile » était tranchée. Monsieur Hanoteaux penchait pour le masculin. L'usage nous y incite, écrivait-il. M. de Vogüe vient de nous dire qu'il est, lui, pour le féminin. Pour ma part, tandis que j'admirai les derniers modèles du salon, j'étais poursuivi par une obsession : il ou elle ? la venue au monde du robuste enfant fut si rapide, qu'on ne s'accorda pas jusqu'à ce jour sur son sexe. C'est un garçon dit-on, l'Académie s'en porte garante et l'on sait qu'elle est une sage personne.

• Eh bien ! tant pis, je vais être indiscret.

Il y a quelques temps, à l'Académie, nous achevions la lettre « **A** » ?

L'AUTOMOBILE fit une embardée dans le

dictionnaire. C'était un jeudi du mois d'août. De rares confrères aussi laborieux que Parisiens étaient venus chercher un peu de fraîcheur à l'Institut.

Nous n'étions que sept en séance. Le débat n'en fut pas moins animé. On s'était renseigné à l'Automobile club ? Cet organisme tenait pour le masculin. Nous votâmes. Il y eut quatre voix pour le masculin, trois pour le féminin.

La majorité n'abusa pas de sa victoire.

On décréta que ce choix provisoire de l'Académie serait confirmé ou reformé après un plus ample examen, lorsqu'elle donnerait le bon à tirer de la future édition du dictionnaire.

J'étais et je reste l'un des trois hérésiarques et je m'insurge contre la discipline, je continue à dire une automobile. Mes raisons de le dire n'ont pas changé, elles sont piteuses, il y a le bon calcul des probabilités qui veut que dans le doute

sur le sexe d'un être, on

le range au féminin

parce qu'il existe

sur terre plus de femme

que d'hommes.





Il y a enfin la vraie raison, celle qui n'est pas soutenable et qui neuf fois sur dix, nous décide : ce mot mal fait, comme tous les mots faits de

grec et de latin, me chante un peu mieux quand je le mets au féminin.



Lettre d'un académicien qui veut rester anonyme parue dans la revue

«Le Dedion-Bouton» du 1^{er} mars 1904.

Voilà qui devrait faire cesser la grande question. Doit-on dire un Morgan ou bien dire une Morgan. Mon oncle, qui est belge demeurant en Belgique, a toujours dit parlant de ma voiture «tiens, voilà la Morgan (avec le son en comme dans entrer). Il tire ce son du début lorsque les Morgan n'avaient que 3 roues. En Belgique, les gens ont une logique à eux. Certains français disent «le Morgan» et la majorité disent «la Morgan» avec le son féminin comme dans c-anne.

Alors, est-ce Morgan avec un «an» comme lorsque l'on parlait des trois roues parce que trois est masculin ou bien Morgan avec le son «anne» prononcé à la franco-anglaise, (son à connotation anglaise comme dans «tan»)

Je sens que je perds le peu de latin que je possède, si des aimables lecteurs écrivaient une réponse qui m'éclaire sur une telle curiosité anglaise.



Au plaisir de vous lire dans le prochain NEWS.

Bien à vous.

Jean-Pierre GOEMAN



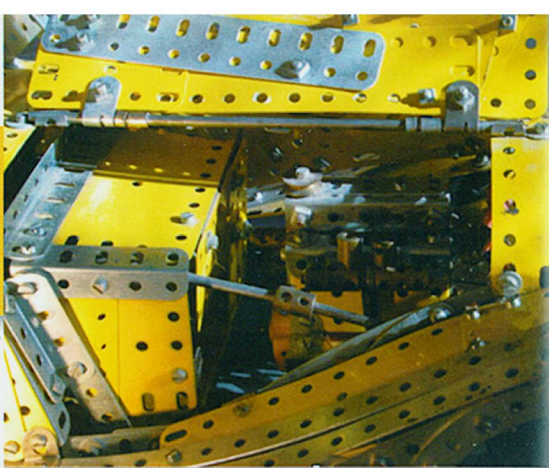
Une Morgan en Meccano

Dans le numéro 63 des «News» de Septembre 1994, j'avais expliqué comment, pour patienter, et attendre la livraison d'une Morgan neuve (à l'époque sept ans) j'avais construit en Meccano, une Morgan que je voulais aussi fidèle que possible. J'avais la pratique de ce jeu depuis l'âge de 4-5 ans et je n'avais jamais cessé d'y jouer depuis cet âge tendre.

24

Depuis de nombreux nouveaux morganistes ont adhéré au club, certains n'ont peut-être pas eu connaissance de cet article : aussi à la demande de notre président, voici quelques photos, pour aider ceux qui pourraient être tentés par la même expérience.

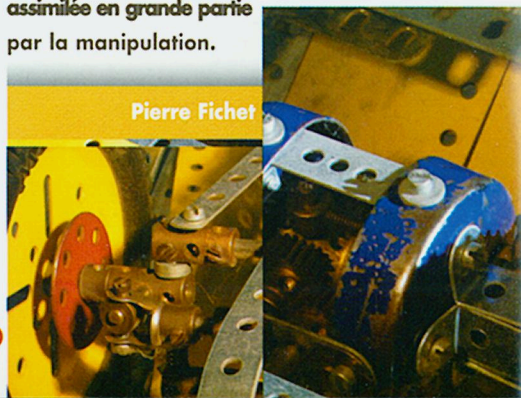
Toutes les pièces Meccano se trouvent encore sur le marché, mais peut être pas pour longtemps.



Le jeu du Meccano, inventé par Mr Hornby et commercialisé en 1901, est aussi britannique et presque aussi ancien que nos voitures ; ils font donc bon ménage.

Cependant il est curieux de constater qu'aucune Morgan n'a été éditée par Dinky-Toys-Meccano. Toutefois une série de modèles Meccano 3 roues, proches d'une Morgan ou d'une Sandford, sont décrits dans le Meccano Magazine de Juillet 1934. Dans un deuxième article je vous les présenterai. Bon courage à vos vis ! Avec nos gros doigts d'adulte, nous avons parfois quelques difficultés à les manier, mais dites vous qu'actuellement le Meccano n'est pratiquement utilisé que par des adultes. Les enfants préfèrent les jeux électroniques. C'est dommage car la compréhension de la mécanique est assimilée en grande partie par la manipulation.

Pierre Fichet



AEROMAX



Le FALSH N°1 avait déjà mentionné la réalisation de cet exemplaire unique, le coupé AEROMAX, sur base Aero 8. Quelques précisions sur ce coupé. Tout d'abord, contrairement à sa grande sœur, il ne louche plus. C'est appréciable, peut-être est-ce dû au fait qu'il a troqué les yeux de la Beetle pour ceux de la Mini. Quant aux feux arrière, ils sont empruntés à la Lancia Thesis.

On pourrait donc penser qu'il suffisait à Morgan de se tourner vers les autres constructeurs pour procéder à un savant Meccano et réussir ainsi à créer un nouveau véhicule.

Heureusement, il n'en est rien, ce merveilleux coupé est une création entièrement originale, dont les lignes fluides et surannées ont fait l'unanimité au salon de Genève.



Le châssis alu et composite ainsi que la mécanique V8 BMW / Boîte ZF restent ceux de l'Aero8, mais la structure et la carrosserie sur laquelle elle repose sont des véritables chefs d'œuvre

de menuiserie et de chaudronnerie qu'aucune ligne de fabrication robotisée ne pourrait réaliser.



Quant à la finition intérieure en cuir couleur "cannelle", elle est, paraît-il, parfaite. Morgan excelle dans ces techniques héritées du compagnonnage et grâce à ce "concept car",

25



cette entreprise incarne au plus haut niveau l'esprit de l'artisanat dans un secteur de l'industrie où il quasiment disparu.



Revue de détail

Le Département Recherche & Développement de l'usine Morgan ne chôme pas, en témoigne cette "revue de détail" qui ne porte que sur quelques exemples :

Tout d'abord, une question qui ne trouvera sûrement jamais de réponse satisfaisante :

Comment faire en sorte que le moteur de nos voitures fonctionne à la bonne température ? Faut-il, par exemple :

- Favoriser l'entrée de l'air frais par les côtés grâce à 8 "louvres" ? (photo revue de détail N°5)
- Favoriser l'évacuation de l'air chaud par les côtés grâce à 12 "louvres" ? (photo revue de détail N°6)
- Ne rien faire du tout sur les côtés et quasiment rien sur le dessus du capot ? (photo revue de détail N°7) (sans compter d'autres combinaisons non illustrées)

26

Le logo de calandre. Comment faire tenir le mot "Roadster" verticalement dans la croix centrale ? Impossible. Donc, on abandonne toute inscription

verticale (photo revue de détail N° 3). Mais alors, comment reconnaître le type de Morgan ? En se déplaçant à l'arrière (photo revue de détail N°4).

Tout ergot extérieur pour fixer la capote est désormais absent de l'entourage du pare-brise. En revanche, l'emplacement d'un pare-soleil est prévu à l'intérieur (photo revue de détail N°8). Mais il reste en option. Il ne faudrait quand même pas exagérer !

L'étanchéité est toujours un problème. Peut-être sera-t-il réglé avec ce superbe joint en mousse en provenance de Castorama ?

(Photo revue de détail N°2)

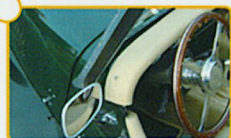
Il n'y a pas que les passagers que l'on protège, mais aussi le carter moteur

(Photo revue de détail N°1).

Comme vous le voyez, la créativité n'est pas en reste.

Alain Herman

REMPLISSEZ LES CASES CORRESPONDANTES À VOTRE INSTINCT



Petites annonces

A VENDRE

2 carburateurs SU pour Morgan +8 : 250 €
1 distributeur 12V. Ducellier Type n° 5001 : 50 €
1 pompe à essence électrique neuve : 92 €

Alain JOURDE : 06 11 02 00 85
e-mail : alainjourde@wanadoo.fr

24/05/05
Cause achat +4,
Vends MORGAN 4/4
Roadster de 1972,
Couleurivoire,
Intérieur cuir noir,
Moteur Ford 1600
21500km
Volant bois
Porte bagages inox
Contrôle technique OK
25000 €

maxrobert@wanadoo.fr
Tel.: 04 66 23 26 66
(département : 30)

08/04/05 : Je suis à la recherche d'un
barillet (à clef) de bouchon de réservoir
à essence pour ma Morgan 4/4 1600
de 1976 - Gérard GAUTIER
Tél/Fax : 02-43-88-11-39
ou 06-61-09-11-39 -
Courriel : g.gautier4@tiscali.fr

14/02/05 : Sortez couverts. Notre ami
morganiste Régis de La Bouvrie cherche
un bon sellier afin de refaire la capote
de sa voiture. Quelqu'un peut-il lui conseiller
un homme de l'art (mais un bon).
Merci pour lui. regis.bouvrie@wanadoo.fr

22/01/05 : Dans la série des causes
désespérées, un irrécupérable
collectionneur bien connu du MCF
recherche kit métal au 1/43^{ème} (monté
ou en kit) de la Morgan Le Mans 1962
fabriqué par BRIAN HARVEY en 1977
pour la marque GRAND PRIX MODEL
sous la référence n° 54 CLASSIC CAR
KIT SERIES et distribué à l'époque par
RADLET ENGLAND - Merci de contacter
michel.coumes@wanadoo.fr
06.08.71.65.04 ou 04.66.22.31.70

- 1• Vends jeu de clés plates phosphorescentes pour travailler au noir.
(discretion assurée) au 01 47 32 99 08)
- 2• Denis Letailleur cherche toujours une Morgan + 8, accidentée ou
démontée ou incomplète à restaurer à 100% me contacter par mail (je
suis en région parisienne) denlet@wanadoo.fr

DEUX NOUVEAUX RENDEZ-VOUS POUR AMATEURS D'ANCIENNES...

Le 1^{er} jeudi de chaque mois, Bertrand GUICHARD, organise une soirée musicale
réservée aux amateurs d'anciennes à condition de passer un coup de fil.
Décor, «bidons d'huile, plaques de rallyes, photos noir et blanc d'époque», assuré.....

LE RELAIS LAGRANGE

17 rue Lagrange - 75005 PARIS - Tel : 01 43 54 14 63

Jacques GUERIN et sa compagne Evelyne accueillent les amateurs d'anciennes à 2 kms de Paris,
dans le vieux Puteaux, au fonds d'une cour, où il est possible d'admirer,
voire d'acheter des automobiles de collection, tout en déjeunant ou buvant un verre,
dans une ambiance originale et conviviale.

Il est même possible de louer une salle pour les clubs. A bon entendeur.....

Espace PRO-CAR

31 rue Parmentier - 92800 PUTEAUX - Tel : 01 42 04 10 28



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