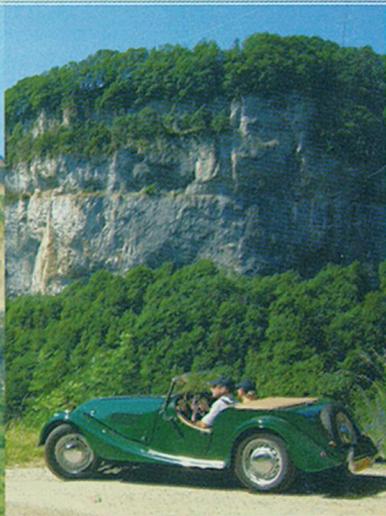


Morgan Club de France

News 94

JANV
2006

ELECTRO-CHOC
A MALVERN



Bureau/ Nouveaux Membres	P. 2
Edito	P. 3
Jura Mog	P. 4 à 9
A Morgan Swap	P. 10 et 11
Camargue	P. 12
Bonnes Adresses	P. 13
D'une Morgan à l'autre	P. 14 à 16
Morgan Motor Challenge	P. 17
Usine Morgan	P. 18 à 20
Envie d'un Rallye Morgan	P. 21
Adhésion	P. 23



Bureau



exécutif

Président : Alain HERMAN • **Trésorier :** Alain LEVEJAC • **Secrétaire :** Jean-Louis MOREAU
NEWS : Alain JOURDE • **Site INTERNET :** Jacques DAIGNEAU • **Délégué boutique :**
Jean-Marie PETIT • **Délégués Régionaux :** • Ile de France : Etienne CARTOU, Philippe
GEORGEN, François RAGUENET • Normandie : Alain LUCE • Bretagne : Patrick LE QUILLIEC •
Berry Limousin et Sud Ouest : William NETELEMBOSS • Sud Est : Michel COUMES • Rhône Alpes :
Manou PETIT • Flandres Ardennes Est : Manu de VICQ •

Présidents d'Honneur :

Charles KACHELMANN, Jean-Christophe FROT, Jacquie FROT-RENAUD

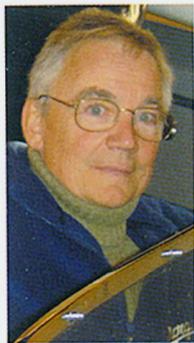
Nouveaux membres

(Depuis le Flash n°2)

Nom	Prénom	CP	Ville	Pays
KOHLMÜLLER	Jean-Jacques	77100	MEAUX	France
VEYRETOUT	Jean-François	75013	PARIS	France
DEMAY	Serge	59250	HALLUIN	France
IRAGNE	André	24200	CAUDON	France
GAULON	Bernard	59111	BOUCHAIN	France
TRETON	Marcel	53000	LAVAL	France
DAMIDE	Maurice	59910	BONDUES	France
SCHEEL	Albrecht	E-03724	MORAIRA - TEULADA	Espagne
MAGNIEZ	Serge	34120	CASTELNAU DE GUERS	France
UYT DEN BOGAARD		Charles	24300 HAUTEFAYE	France
BURET	Eric	77310	St FARGEAU PONTIERRY	France
GUINEBERT	Patrick	16100	CHATEAUBERNARD	France



Édito



Pour cette fin d'année 2005, nous avons le plaisir d'accueillir le 350ème adhérent du Morgan Club de France. Depuis 32 ans, le Club n'a cessé de se développer, à l'image de l'entreprise à laquelle nous sommes étroitement associés, à savoir la Morgan Motor Company. Conjuguant à la fois le respect d'une fabrication de véhicules sur-mesure et l'innovation technologique, Morgan ne cesse de nous surprendre par la diversité de sa gamme : la ligne classique est désormais à nouveau déclinée en 3 modèles : 4/4, Plus 4 et Roadster qui seront bientôt doublés (excepté pour la 4/4) par une version 4 places, l'Aero8 poursuit sa carrière accompagnée ce merveilleux coupé : l'Aéromax, exemplaire unique à ce jour mais qui pourrait être aisément dupliqué si le marché existe.

Mais le plus original reste à venir : une Morgan propulsée par 4 moteurs électriques alimentés par une pile à combustible. Ce concept-car n'est pas une utopie puisqu'il fait partie des projets dont vous nous livrons les détails dans les colonnes qui suivent.

Notre Club se renouvelle également puisque plus de 50 % des membres sont adhérents depuis 3 ans ou moins. Nous avons donc pris le parti d'actualiser les statuts d'origine à l'occasion de la prochaine Assemblée, qui pour la circonstance, sera qualifiée " d'extraordinaire ". Cette actualisation des statuts portera principalement sur les modalités de direction et d'animation de ce groupe de fidèles très attachés à l'avenir du dernier artisan de l'automobile.

Que 2006 permette à chacun de vous de ressentir ces " petites passions ", comme les appelle notre ami Archambault lorsqu'il a évoqué, entre autres, ses escapades en Morgan.

Meilleurs vœux à tous.

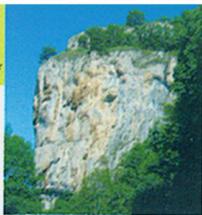
Alain Herman
Président

www.morganclubdefrance.com

Alain Herman • Président

120, rue de Londres - 62520 Le Touquet Paris Plage - 03 21 05 55 53 / 06 60 62 36 63 / hermanalain@aol.com





Lettre à l'ami qui n'est pas venu.

Les concentrations du Morgan club de France ont l'avantage de provoquer la réunion de Morganistes de tout horizon et aussi de nous faire découvrir chaque saison un coin de notre douce France. Cette fois-ci, c'est le Jura qui nous a reçu.

LE JURA MOG 2005

Dès le début du 19^{ème} siècle, les plis du JURA deviennent une référence mondiale en géologie. La morphologie jurassienne avec ses combes, crêts et cluses est reconnue par le monde entier : on retrouve le type jurassien au Maroc, en Amérique, en Asie. Organisateur du Jura Mog 2005, Pascale et Michel Braun, nous ont reçu à Jurassic Park chez S. Spielberg, sans les grosses bêtes, ouf !

Vendredi

Comme je dois toujours traverser Paris pour aller vers le sud ou le sud-est, je rejoins Thierry dans cette grande ville et vogue la route. Les embouteillages font souffrir les voitures, la mienne fait entendre des bruits désagréables dès la sortie, un raclement de ferraille qui sera long à identifier, en plus, la commande du ventilateur de refroidissement ne répond plus, les fusibles grillent : le seul moyen de refroi-

dir l'eau est le ventilateur du radiateur de chauffage. Il ne faisait pas froid sur les jambes. A la première gare de péage, nous retrouvons plein de Morgan comme Jean de Toulouse, JCT, Jacques, Poutou, ... je leur propose de rouler de concert et de venir jusqu'au lieu de pique-nique du Belvédère de Channelet que j'ai sélectionné parmi tous les points de vue que les premiers contreforts du Jura nous réservent. Au bout de 4 heures de route, certains avaient faim et soif et ont perdu courage. Quinze minutes plus tard, les amis vous étiez au frais, à l'ombre pour admirer la vallée de St Amour à Lons. Un point de vue de plus de 50 kms où l'on accède par une petite route serpentant dans la cluse et grimant vers le sommet par des lacets serrés. Comme récompense, j'ai apporté du Lucullus et du champagne italien bien frais à partager avec Virginie et Tom qui nous ont rejoints là. Ce belvédère avec une grande Croix est en face de Cousance.

Ensuite la route vers Les Rousses qui passe par Beffia, Orgelet, Charchilla, Clairvaux les lacs, sillonnant dans ces plis nous donne un apéritif pour le Mog, Les Rousses.

Eh oui ! il faut aussi écouter les avis de son co-pilote.



Arrivé à Bois d'Amont, une épreuve amusante nous attendait pour être admis : une conduite aveugle et chronométrée téléguidée par son co-pilote. Contrôlée par Michel, il faut une fois suivre le trottoir sans monter dessus, une fois tourner à gauche à 90°, 30 ml, encore une fois tourner à gauche sur un parking, s'arrêter une fois devant une biroute, une fois reculer avec un virage à 90° le long d'un trottoir et s'y garer bien parallèlement, dis, c'est une épreuve éprouvante, çà manque un peu de lumière sais-tu !. Quand tu enlèves le bandeau noir, tu t'aperçois que tous les copains sont en train de prendre l'apéro et au spectacle. Après avoir répondu à cette épreuve et aux tests de reconnaissance de pièces Morgan, nous pouvons prendre connaissance du « Road – Bouk ». Là encore, on sent une préparation soignée et approfondie : 26 pages de documents, cartes et indications. Nous savons tout, tout sur l'itinéraire.

Quelques enthousiastes de la première soirée servie par une fondue savoyarde royale des plus appétissantes propre à générer une convivialité sympathique.



Pascale essaie d'expliquer son « road – bouk » à Patrick et Willie, le Président du Morgan Club de Belgique, l'abus du marc ne facilite pas la diction

Emmanuelle et Gilles goûtent le vin et la fondue, Kerona et Paul participants habituels.



Rouler avec du soleil plein les yeux n'a pas du plaire à mon auto, des gémissements, des cris s'élève du moteur, Jean (Stammet) appelé au chevet diagnostique un roulement à l'avant du moteur qui proteste contre le manque de graisse ou la chaleur trop grande. Distribution, pompe à eau ou alternateur en penchant vers ce dernier. Samedi matin, il faut que je sache. Je tire le garagiste local de son petit déjeuner pour savoir. Ce sont les billes du roulement de l'alternateur qui veulent se faire la malle et grincent des dents car la chaleur du collecteur les a fait souffrir et elles manifestent autant que les fonctionnaires qui descendent dans la rue. Elles vont bloquer la machine au retour le lundi vers Brie-Comte-Robert me gratifiant d'un bel orage de grêles et de pluie sans essuie-glace. Belle vengeance de la machine. Mais nous n'en sommes pas encore là.



Samedi

Dans le club, il existe toujours des personnes très sympathiques qui sont prêtes à vous venir en aide. J'avais proposé la veille d'emmener Paul et Kerona avec moi car, leur Morgan n'ayant plus d'allumeur, ils sont venus avec leur voiture de tous les jours et ce sont eux qui m'ont transporté le samedi. La perception du paysage n'est pas aussi attrayante et il manque le bruit. Le bruit d'une automobile Morgan est sans nul autre pareil. Nous avons été réduit à ouvrir les vitres et le toit pour percevoir la douce musique. Je les remercie de leur grande amabilité et agréable compagnie.

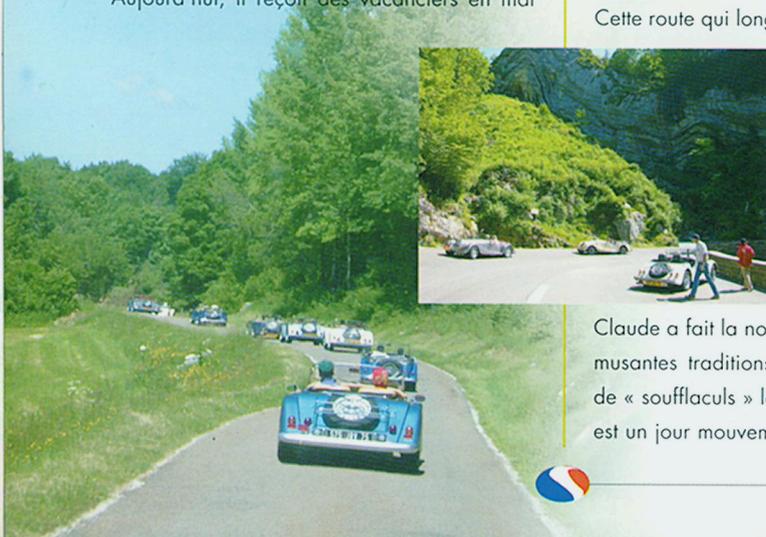
Autrefois, aller aux Rousses revêtait un aspect cynégétique, c'était aller à la chasse aux gibiers à poils de couleur rousse : ..., renard, chevreuil, mais aussi à plumes : faisans et autres poules perdrix. La première visite nous amena au Fort de Rousses. Etre passé aussi souvent aux Rousses sans savoir qu'une telle merveille existait, c'est un ouvrage militaire impressionnant.. Construit au 19^os, il cache un important réseau de galeries sous terre et sur 4 étages pouvant abriter 3000 hommes. Aujourd'hui, il reçoit des vacanciers en mal

d'aventure et de frayeur (être lâché dans le noir dans ce labyrinthe de couloirs est, paraît-il, un grand plaisir) et aussi la fruitière grandiose de Juraflore. Une température de 8 à 10° toute l'année favorise l'élaboration d'une merveille culinaire ancienne : le Comté et le morbier. Des couloirs qui n'en finissent pas avec des longueurs de 215 m, des meules qui vieillissent sur 10 hauteurs durant plusieurs mois. Une odeur d'ammoniacque à vous déga-ger le nez pour plusieurs jours. Très intéressant. Le retour au soleil a des sentiments de douceur qui s'apprécient.

La route qui descend vers la vallée de la Brenne se fait doucement. Devant nous, le ruban se pare des couleurs chatoyantes des poupes des Morgan +4 et +8. Nous entrons en plein dans le style jurassique par Lamoura évitant « La forêt du Massacre » et une route en travaux. Les lacets de Septmoncel sont remarquables. Sans le pavillon, nous aurions pu admirer le « **Chapeau de gendarme** » connu des éco-liers du monde entier comme un plissement jurassien remarquable qu'aucun autre plisse-ment n'atteint en finesse et harmonie.

Cette route qui longe les gorges du Flumen où poussent les cyclamens sauvages nous conduit tout droit à la capitale mondiale de la pipe. La pipe n'est introduite en France que vers 1560 par Nicot, l'habileté des artisans-tourneurs de St Claude a fait la notoriété de cette ville où d'a-musantes traditions subsistent comme la fête de « soufflacus » le mercredi des cendres qui est un jour mouvementé pour les femmes.

6



Pensez que ce jour là, porter un pantalon féminin soit un gage de sûreté car à l'initiative d'un moine facétieux, ils le sont tous, qui profita de ce jour pour souffler sous la jupe d'une femme légère , les sanclaudiens saisirent l'occasion de rigoler un peu. Les temps étaient durs dans les siècles anciens. Peut-être que certains sont à la confrérie des maîtres pipiers à l'instar d'Edgar Faure, Jacques Faizant ou Gérard d'Aboville. Vous ne risquez pas de tomber en panne de pipe à St Claude.

D'autres curiosités de St Claude connue d'Anne de Bretagne sont aperçues et nous continuons notre route par Moirans en Montagne, autre capitale mondiale du jouet cette fois, vers le lac de Vouglans, une retenue dans les gorges de l'Ain qui s'étend sur 35 kms. Le restaurant « Le regardoir » qui nous accueille est situé sur un belvédère nous offrant tout au long du repas une vue sur ce lac d'azur.

La reprise des petites routes nous fait admirer par un sentier digestif, au « belvédère des quatre lacs », les lacs Ilay, Grand et Petit Maclu, Narlay où les lavandières n'avaient pas besoin de savon tant l'eau y est douce, cadeau d'une fée amoureuse du lac,. Beaucoup de lacs dans cette région abritaient des cités lacustres retrouvées lors de grandes sécheresses.



au Belvédère des 4 lacs.



Un après-midi culturel ne fait de tort à personne surtout inscrit dans un tel écrin de verdure comme l'est « la villa néo-palladienne » près des forges de Syam. Construite par la famille Jobez au 19^es, c'est une belle demeure carrée enduite d'ocre-jaune qui nous offre un contraste d'avec les forêts de résineux. Une maison étonnante s'ordonnant autour d'une rotonde monumentale inspirée par la villa « Rotonda » de Andréa Palladio à Vicence en Italie. Servie par la passion des propriétaires qui la remettent en vie après une léthargie de près d'un siècle, nous regardons étonnés ce qu'il peut en rester : les murs sont couverts de papiers peints tels qu'on l'entendait au 19^e, peints à la main, les sols couverts de planchers magnifiques, les meubles et bibelots laissés intacts, c'est un joyau.





Syam, que certains veulent reconnaître comme le site d'Alésia, abrite des forges anciennes dont l'organisation sociale n'est pas sans rappeler celle de Godin et son familistère à Guise dans l'Aisne. Le laminoir centenaire est toujours en activité.

Après avoir apprécié toutes les richesses que certaines familles du 19^os nous ont légué pour notre bonheur, la route du retour par les gorges de la Langoulette est calme et sereine. A certains égarements, nous aurions pu perdre l'Ain ou l'autre, car nous en étions proche, mais Foncine d'en bas et Foncine d'en haut nous amena tout droit aux Chatelblanc puis après une prière faite à Chapelle des bois pour se rafraîchir, la traversée de la forêt du Risoux nous oxygéna les poumons pour pouvoir chanter et prendre à fond le plaisir de la table retenue le soir.

8



Auditoire attentionné pour la remise des prix, Jean-Claude explique avé les mains !



Jacquie Frot et Guy Burnat



Laurent et Caroline, « Au Petit Villiers » vont inscrire une fondue à leur menu toujours au rendez-vous du 1er mercredi de chaque mois à Paris.

Une soirée très agréable se termina dans les sous-sols de l'hôtel, un spectacle de prestidigitation anima les regards d'enfant que nous sommes restés.



Dimanche

Il fallait bien que je reprenne mon auto si je voulais rentrer avec. En souhaitant qu'elle veuille bien me conduire jusqu'au soir, dans le soleil frais, par sauts successifs jusqu'à Arbois. La route était belle, tranquille, plaisante jusqu'aux cirques célèbres qui font des contreforts orientaux du Jura toute sa particularité et le lieu de cultures de vignobles

Beaume-les-Messieurs. Parmi les plus beaux villages de France, est sis au creux d'un site naturel des plus grandiose. Nous nous devons d'envahir et de visiter à partir de Crançot ce site particulier qui, depuis le 9^os, est occupé par une illustre abbaye qui est aussi à l'origine de Cluny. Au 16^os, les mœurs monastiques se relâchant, les moines deviennent des messieurs d'où le nom. Un certain abbé de Beaume eu une vie aventureuse relatée par St Simon : Jean de Watteville. Soudard au début de sa vie, après avoir tué en duel un gentilhomme espagnol, il se convertit, et se fait capucin.





Surpris par le supérieur alors qu'il fait le mur pour une belle, le tue et se retrouve à la cour d'Espagne. Nouveau duel avec un Grand, le meurtrier se réfugie à Constantinople et se fait Mahométan, Pacha et Gouverneur. Après plusieurs années, entouré d'un harem amplement fourni, il traite avec les vénitiens chargé de les combattre en échange de l'absolution du pape pour ses crimes et le bénéfice de l'abbaye de Beaume. Recevant le maréchal de Villars, le Centurion de Louis XIV, maniant ses moines comme des soldats, il y meure en seigneur en 1702 à 84 ans. Aussi extraordinaire que l'abbaye. La suite du parcours est vraiment superbe par la route de la vallée de la Seille. Si nous n'étions pas dans La Marre, nous passions à côté du Cirque de Ladoye, puis traversâmes Château-Chalon, autre merveille villageoise. Ce petit village moyenâgeux avait une abbaye tenue par des chanoinesses qui ont implanté le Tokay : ses terres produisent le meilleur vin jaune de la région. Une descente sans essence en roue libre vers Voiteur pour faire un plein de 42 l, et nous arrivâmes au château d'Arlay construit au bord de la Seille au 17^es. Le vin des côtes du Jura en fait sa notoriété et la dégustation au château en a séduit plus d'un. Un superbe arrêt, ombré, fastueux.

Après Arlay, la fin de la matinée approchant, nous entrâmes au Domaine de la Pinte. Nom prédestiné, sur les terres d'Arbois, apte à recevoir gastronomiquement et œnologiquement 160 personnes. Mise en appétit par « Davidson ». Notre hôte a la façon de ses moustaches. Il nous a fait préparer par l'un des meilleurs chefs d'Arbois exceptionnellement un coq aux morilles et au vin jaune. Ce fut un délice arrosé de

plusieurs vins jurassiens dont les descriptions de notre hôte furent oubliées dans les vapeurs de ces mets délicieux. Je plains ceux qui ont été obligés de reprendre la route du retour dans ces conditions difficiles tant la chaleur était grande.



Organiser une telle concentration demande beaucoup de travail, de temps et de courage, surtout loin de ses bases. Je remercie Pascale de l'avoir fait et Michel d'y avoir participé, pour l'amusement et le bonheur de s'y retrouver. Après avoir eu les honneurs de la presse, Pascale et Michel ont ceux d'être connus et reconnus.

Avec quelques uns, nous nous retrouvâmes ensuite chez « La Mère Michelle », agréable villégiature des environs d'Arbois. La rivière alimentant le moulin de l'hôtel comportant quelques cascades est proche, nous n'avons pas résisté à l'appel de l'eau : recevoir sur les épaules des paquets d'eau à 10° vous revivifie le corps. Ces moments privilégiés sont bons car nous nous laissons aller au jeu favoris des français : papoter en dégustant 'apéritif, sur les repas des restaurants et sur les hôtels où nous sommes descendus, vanter les mérites d'une table, d'un mets, d'un vin et des aventures où nous conduisent parfois la qualité de nos Morgan.

Un week-end sensationnel se termine. Trois jours de route ensoleillée, un ciel bleu, un environnement verdoyant, des rencontres amicales, des organisateurs qui nous ont soignés, que demandez-vous de plus ? A bientôt pour le prochain MOG.

Jean-Pierre Goeman





A Morgan swap

N'ayant ni le temps ni l'espace d'entretenir deux Morgan, tout le monde me disait il y a 6 ans, à la naissance de mon fils Léopold, qu'il me faudrait acheter un Tourer et vendre ma +8. Chacun comprendra qu'il est quasi impossible de se séparer d'une Morgan reçue neuve, attendue plus de 3 ans, que l'on a vu naître à Malvern et dotée d'équipements et couleurs choisis longtemps à l'avance.

Léopold grandissant, j'ai partagé ma préoccupation de participer aux Mogs « en famille » en parlant avec plusieurs détenteurs de Tourer. Marc Lallemand m'a spontanément, et je l'en remercie encore, proposé d'échanger nos voitures le temps d'un MOG, celui de Pau, après nous être retrouvés sur place. Bien sûr, auparavant, nous avons contacté nos courtiers d'assurances pour enregistrer ce changement temporaire de conducteur. Ce fut le premier essai d'échange à durée déterminée. Ce fut également, à 3 ans, le 1er MOG de Léopold, fier d'être enfin casqué de cuir sur la route, en Morgan avec ses parents.

A nouveau, en février dernier, je parlai de ma préoccupation à notre Président qui, spontanément

lui aussi, accepta de me laisser son Tourer durant les vacances d'été, ma +8 étant à sa disposition. De nouveau, nos courtiers d'assurances se sont chargés de tout.

Léopold, Marilyns et moi avons passé des vacances aérées et ensoleillées, au volant de ce magnifique Tourer +4 sur les belles routes de France, du Touquet aux montagnes des Pyrénées en passant par le Bordelais ; munis d'un des fameux road book du club, nous avons effectué à nouveau le superbe circuit que nous avons emprunté le dimanche matin lors du MOG de Pau (col de Penne Blanche et coteaux béarnais).

Cet arrangement commun nous confirma dans l'idée de notre projet : emmener en 2007 Léopold à Malvern pour y fêter ses 8 ans avec d'autres enfants dont les parents/grand parents, propriétaires de Tourer, auraient au préalable accepté, soit de prendre un passager enfant, soit de procéder à un échange de véhicule, le temps de ce « mini-Mog Kids » de 4 ou 5 jours.

Notre passion de la Morgan doit être partagée dès le plus jeune âge par nos enfants/petits enfants. Nul doute que l'initiation à la fabrication de ces étonnantes voitures, avec traversée de la Manche en bateau, balade en Morgan dans la campagne anglaise, et malices entre pairs de 7/12 ans, ne devrait contribuer à assurer la relève des futurs Morganistes et la pérennité de son Club !

Jean François Garnier





L'idée de Jean-François m'a paru intéressante car elle nous donnait, à Monique et à moi, l'occasion de découvrir les charmes de la Plus 8 pendant une partie des vacances d'été : tout d'abord ce merveilleux moteur que Jean-François, m'a-t-il avoué, avait eu quelques difficultés à régler, puis, par rapport au Tourer, un comportement plus 'rigoureux' de la voiture et une vue du capot plus large grâce à un tableau de bord situé plus bas. En revanche, voyager habituellement avec un certain espace à l'arrière nous a obligés à faire de réels efforts pour la taille des bagages. Nous avons ainsi parcouru la Bretagne Sud, les Charente et l'Île d'Oléron. Nous avons également participé avec la Plus 8 à la superbe sortie dans les Flandres organisée par Manu et Jean-Pierre Goeman. Comble du hasard, lorsque Jean-François est venu me rendre le Tourer, il n'a pu repartir avec sa voiture car celle-ci est restée prisonnière dans mon garage plus longtemps que prévu, en raison de tranchées percées dans la rue et interdisant tout passage de voitures ! J'ai donc eu le plaisir pendant quelques jours de pouvoir - au moins par la pensée - disposer d'un choix que j'envie chez ceux qui,

entre plusieurs Morgan, peuvent conduire celle qui leur convient le mieux, en fonction de la sortie.

Que je sache, ce type d'échange n'est pas courant, même au sein du Club. Il faut préciser que plusieurs conditions étaient réunies pour le rendre plus facile à concrétiser : même profil de conducteur, même niveau de risque assuré, valeur et condition des voitures sensiblement équivalentes. Chacun s'est même efforcé de rendre la voiture à son propriétaire dans un état égal, voire meilleur que lorsqu'il en a pris possession. On pourra recommencer.

Alain Herman

11





Sortie Automne 2005 Camargue

dans un sympathique restaurant perdu au milieu des taureaux et des chevaux.

Une Morgan, tombée en panne, est arrivée remorquée par une de ses sœurs (souci du détail : toutes les deux des V8).

Notre invité, venu de Vichy, avec une magnifique Healey 3000, en quelques minutes fit la démonstration de ses dons de mécanicien et dépanna la Morgan V8.

Pendant ce temps, nous prenions l'apéritif alors que nos gentils organisateurs, Michel et Martine faisaient la correction des "copies" sous l'œil vigilant de leur chien "Picasso" (photo).

Proclamation des résultats et distribution des récompenses, dans une ambiance d'école.

Après avoir remercié de sa présence l'ancien responsable Régional du Club Morgan, Michel nous invita à passer à table...

La dégustation de Tellines, de Sandres, de Loups et de Dorades nous attendait...

Après le repas, "un ancien" entonna une chanson écossaise reprise par beaucoup d'initiés...L'ambiance était à son comble...

Michel Coumes demanda aux quatre nouveaux membres du Club de se charger de la rédaction du compte rendu du rallye.... (il a du métier le bougre...).

Une belle journée venait de s'achever...La preuve, la plupart d'entre nous, n'avait envie de se quitter....et pensait déjà à la prochaine sortie !

Un dimanche d'octobre, entre 9h et 9h30 du matin, rassembler 42 personnes devant un garage, perdu sur la D570, en sortie de la ville d'Arles, est-ce possible ?

Oui, Michel Coumes l'a fait !!!

Responsable du Morgan Club France Sud-Est, il a réussi avec l'aide de son épouse, cette performance de faire venir : 18 Morgans, 2 couples (sans leur Morgan) et un invité en Austin Healey pour ce petit rallye en Camargue, et sans aucun retardataire.

Parmi notre groupe, nous pouvions remarquer une Morgan +4 rutilante de 1955, venue du Vaucluse. C'était la plus âgée, pas leurs propriétaires...

Un lâcher de Morgan eut lieu toutes les trois minutes avec leur Road Book.

Au programme, 10 objectifs à atteindre :

Trouver des lieux aussi célèbres qu'insolites, se rapprocher de "Saintes" non moins célèbres et prendre quelques photos avec un numérique (histoire d'apporter une preuve)...Tout cela dans une joyeuse ambiance, avant de se retrouver

Bonnes Adresses



www.marcande.com
Un accueil personnalisé
pour vous... et pour elle !



Bienvenue aux Membres du Morgan Club de France

*Héritez d'un lieu d'exception
le temps d'une évasion.*

LES RELAIS HERITAGE ★ ★ ★ ★

*Des appartements d'hôtes de grand standing
autonomes ou en prestations hôtelières.*

*Balnéothérapie, Piscine, Spa
Parking privé*

*au croisement des routes de l'Europe, l'histoire
vous attend à une heure de Paris.
(45 minutes de Roissy Charles de Gaulle)*

Château Fort de Droizy
5 place de la Mairie - 02210 DROIZY
Tél. : 03 23 55 18 03
Fax : 03 23 55 18 03
E.mail : relaisheritage@free.fr





D'une Morgan à l'autre

Passé au printemps dernier d'une MORGAN 4/4 à une MORGAN " Roadster " et en m'inspirant d'un article paru dans le NEWS n°82 signé " Un Morganiste du Nord " qui je l'espère ne m'en voudra pas de cet emprunt, je voudrais vous livrer quelques réflexions purement personnelles sur ce " passage ".

La MORGAN 4/4 a été livrée neuve avec moteur FORD 1800 ZESTEC en janvier 2000 après une réservation en novembre 1993 soit après six ans et deux mois. On constatera le progrès sachant que la MORGAN " Roadster " a été livrée neuve également en avril 2005, moins d'un an après la commande.

EXAMEN STATIQUE EXTÉRIEUR

Abstraction faite de la motorisation, sur laquelle je reviendrai, la voiture 2005 présente un certain nombre de modifications par rapport à celle de 2000.

La carrosserie est tout aluminium, sans changement, le châssis galvanisé est maintenant de série. On remarque que plus aucun revêtement n'est appliqué dans les passages de roues, laissant le bois naturel apparent mais celui-ci aurait subi un traitement incolore anti-putréfaction.

Les portières sont maintenant, réglementation oblige, équipées de barres transversales métalliques de renfort, ce qui a fait disparaître les bacs de rangement très pratiques qu'on trouvait dans les " creux " des portières en 2000 et antérieurement. Pour les pallier, elles sont équipées en option de poches à soufflets moins pratiques.

Côté portières on remarque aussi que les side-screens ont l'air de meilleure facture, il n'y a plus de soudures apparentes au niveau de leur encadrement.

En ouvrant le capot, bien sûr toujours en deux parties, on remarque que la peinture intérieure n'est pas du ton de la carrosserie mais d'un gris sale mat, dit anticorrosion : je pense qu'il s'agit de la peinture d'apprêt laissée brute qui devait exister sur la 4/4 et que MORGAN fait maintenant l'économie d'une couche de finition à cet endroit. Les " ouïes " latérales sont maintenant formatées vers l'intérieur et non plus en saillie, ce qui me paraît esthétiquement discutable mais serait plus efficace. L'ajustement du capot est très approximatif par rapport à ce qu'il était sur la 4/4.

Disparues aussi sous le capot les jolies durites bleues de la 4/4 : retour au caoutchouc brut.



Evoquant une disparition, on remarque aussi que la batterie fait un retour à sa position originelle derrière les sièges – elle était sous le capot des premières " Roadster " - et que la boîte à outils disparaît également de sous le capot pour se retrouver à l'arrière à côté de la batterie.

La clé coupe-batterie qui était située derrière les sièges est supprimée : en cas d'arrêt prolongé il sera prudent de prévoir un petit chargeur automatique au garage.

Poursuivant le tour de la voiture, nouvelle disparition : plus de pare-chocs mais uniquement des butoirs en inox : si vous voulez des pare-chocs, c'est possible en option.

Le pare-brise est toujours chauffant et une seule taille est disponible. Il est légèrement plus incliné que celui de la 4/4 et des ergots sont prévus pour fixer des pare-soleils disponibles en accessoires. S'y appuient les trois balais d'essuie-glace toujours plus décoratifs qu'efficaces. L'échappement est à deux sorties qui ne sont pas à la même hauteur par rapport au sol.

La 4/4 était équipée d'origine de jantes à rayons peints et on trouve d'origine sur la " Roadster " des jantes alu. Celles-ci me conviennent mais les amateurs peuvent toujours obtenir des jantes " rayons " inox en option.

A L'INTÉRIEUR

Pas de changement en ce qui concerne le volant qui est toujours laid mais dont la jante assure une bonne préhension. Il existe en accessoires une multitude de possibilités...

Le tableau de bord en bois (option) est toujours disposé verticalement mais la disposition des cadrans et des interrupteurs est modifiée. Les quatre cadrans qui étaient groupés au centre sont maintenant alignés horizontalement et sont beaucoup moins lisibles d'autant qu'ils sont

maintenant sur fonds blanc, ce qui n'arrange rien. L'esthétique y gagne peut être mais en ce qui me concerne, sans hésiter, la disposition de la 4/4 était plus pratique. De plus, cette disposition réduit au minimum la boîte à gants qui n'était déjà pas si grande et repousse à l'extrême gauche, donc invisible du passager, la montre (en option).

Comme sur la 4/4 il se forme toujours facilement de la condensation à l'intérieur des cadrans par temps froid.

Les témoins du tableau de bord ne sont pas visibles facilement car de faible intensité et déplacés au centre : il n'est pas rare d'oublier un clignotant en fonctionnement.

La ventilation de chauffage n'a plus qu'une seule vitesse au lieu de trois sur la 4/4.

Je passerai vite sur les commodos très cheap, le rétroviseur type Renault R4 qui bouche la vue comme sur la 4/4, les fusibles cachés par un carré de plastique souple et " baladeur " sous le tableau de bord et le totalisateur kilométrique digital toujours aussi ridiculement illisible.

Un emplacement pour radio est prévu entre les manettes de chauffage et une prise 12 volts type allume-cigares est installée... au fond de la boîte à gants ! Comprenez qui pourra.

Enfin quelques mots sur la capote qui fait beaucoup parler les Morganistes : celle-ci est maintenant fixée à demeure sur la voiture et sa manipulation, après apprentissage, semble plus pratique à l'usage, mais son étanchéité est toujours aussi quelconque. Elle peut être, lorsqu'elle est repliée, enfermée dans une " petit couvre-tonneau " (en option) d'un bel effet visuel et qui évite les turbulences.

Le bon de commande prévoyait (en option) un pré-équipement radio : celui-ci était absent lors de la livraison mais le concessionnaire a réparé lui-même aussitôt cet oubli.





D'une Morgan à l'autre

ON ROULE

Après le 4 cylindres 1800 de la 4/4, voici un V6 3litres 24 soupapes, également d'origine FORD, que l'on retrouve sur certaines versions de FORD Mondéo et JAGUAR. Des couvre-culasse estampillés MORGAN auraient été du plus bel effet, même avec un petit " by Ford " en dessous. Peut-être disponibles en accessoires ?

A noter que la distribution ne se fait pas comme sur la 4/4 par une courroie crantée mais par une bonne vieille chaîne.

Identique à la 4/4, le démarrage s'effectue par la clé de contact de type antivol électronique et le moteur émet une sonorité plutôt discrète, presque plus silencieuse que la 4/4, avec moins de vibrations.

Le pédalier est identique et la boîte 5 vitesses, bien qu'un peu plus ferme, se manie très facilement.

Sans surprise, la principale qualité de ce moteur est sa souplesse et son couple qui permet une conduite coulée, sans multiples changements de rapports, même sur un itinéraire tourmenté.

Il monte facilement en régime et trouve son souffle au delà des 4000 t/min comme souvent les moteurs multisoupapes.

Heureuse surprise, la consommation est très raisonnable, aux allures qui nous sont maintenant autorisées s'entend et, même sur autoroute, reste inférieure à 10 l/100km.

La direction est plus ferme que sur la 4/4 à cause de la taille des pneus et elle manque

totallement de rappel. Même après un passage en atelier il s'est avéré impossible de positionner le volant avec ses branches à l'horizontale lorsque la voiture roule en ligne droite.

Le freinage assisté reste très proche de celui de la 4/4, c'est à dire qu'il n'a pas progressé selon moi. MORGAN a manqué une occasion de passer à peu de frais aux quatre disques qui sont pourtant l'ordinaire des voitures d'aujourd'hui.

Pour finir un mot sur le confort de suspension qui semble en net recul par rapport à la 4/4 : les performances de la voiture ont-elles imposé un réglage encore plus " hard " ? Colonne vertébrales non équipées de disques lombaires en inox, s'abstenir ;

POUR CONCLURE

Le positif bien sur c'est cette nouvelle motorisation qui me paraît bien adaptée à la voiture et qui donne encore plus de plaisir à la conduite bien que pour moi, que ce soit en 4/4 ou en Roadster, les sensations restent à chaque départ aussi intenses qu'au premier jour.

Les regrets ce sera surtout pour le côté encore plus " bâclé " que sur la 4/4 de la fabrication et de la finition pour une voiture qui coûte quand même autant qu'une BMW M3, par exemple.

**Mais c'est comme ça (pour ça ?)
qu'on l'aime.**

André Bonnetterre





Championnat du Morgan Motor Challenge 2005

Rappelez-vous, fin Septembre 2004 : Brands Hatch, dernière épreuve du Morgan Motor Challenge.

Certains d'entre vous avaient fait le voyage et avaient assisté à une course superbe, sous la pluie. A cette occasion, deux voitures avaient particulièrement attiré leur attention : le nouveau Roadster V6 spécialement préparé pour la course et la voiture du vainqueur du championnat Rick Lloyd : une +8 de 1986 Classe A (voir NEWS 93).

Cette année le Roadster a permis à Simon Orebi Gann de remporter le championnat et, par dépit (?), la voiture de Rick Lloyd est à vendre.

Si cette dernière vous intéresse, sachez que son moteur développe plus de 400 Ch, que freins et suspensions ont été adaptés en conséquence (intéressante combinaison, à l'arrière, de suspensions à lames et à ressorts hélicoïdaux). Comme le dit son propriétaire, la liste des spécifications est trop longue à décrire. Gonflée à bloc, elle ne demande qu'à courir en 2006. Pour £40 000, elle est à vous. Téléphone sur demande.

17





Usine Morgan

2006 - 4 Seater

Nos sommes impatients de redécouvrir le nouveau Tourer 4 places qui sera présenté, au salon de Genève en mars prochain. Les caractéristiques définitives et les prix ne seront publiés qu'à cette occasion. Cependant, on peut confirmer que ce modèle sera disponible sur la base +4 et Roadster (soit avec les motorisations 2l - 145 ch et 3l V6 - 223 ch). Attention à vos mises en pli !

La production de ce nouveau modèle débutera immédiatement après Genève. Même comme souvent, il faut s'attendre à quelques mois de délai (pour ne pas dire plus) !



70^{ème}

Anniversaire

18

Morgan est heureux d'annoncer qu'en 2006, le modèle 4/4 fêtera ses 70 ans de production sans interruption. Cette durée de vie est unique dans l'histoire de l'automobile, d'autant plus que la ligne et la conception de la voiture ont relativement peu évolué au cours de cette longue période où environ 10 000 4/4 ont été produites. L'usine a donc décidé de célébrer cet événement par le lancement d'une série spéciale appelée, non sans originalité, la 'série 70ème anniversaire'. Son style rappelle celui des premières 4/4 : pare-brise rabattable, jantes en tôle ajourées, tableau de bord 'vintage', en un mot une vraie ex-ancienne. Le châssis sera cependant galvanisé et les panneaux de carrosserie fabriqués en aluminium. L'idée consiste à ne fabriquer que 2 voitures datées de la même année (2 pour 1936, 2 pour

1937 et ainsi de suite). Les futurs acheteurs se précipiteront certainement sur l'année de leur naissance. Ainsi, si vous attendez un nouveau-né pour 2006, faites vite car, à ce jour, les 2 voitures de ce millésime ne sont pas encore affectées. Prévoyez un prix départ usine de £27 950 TTC, mais bien plus rendu devant votre porte (surtout en €). La production qui vient juste de démarrer devrait s'étaler sur 70 ans, ..pardon sur 11 mois. Décidemment, on a beaucoup de mal à s'habituer aux nouvelles cadences infernales de la rue Pickersleigh.



Alain Herman



Hommages à la famille "MORGAN"



Une statue dédiée à honorer l'homme qui a fait la réputation de Malvern grâce aux voitures de sport Morgan, mondialement connues, est prévue d'être érigée à Malvern Link.

Peter Morgan, fils du fondateur de la Morgan Motor Company en 1909, Président Directeur Général pendant 40 ans, doit faire l'objet d'une statue de pierre située face à l'usine Morgan où étaient fabriquées les voitures jusqu'en 1923.

Cette statue devrait voir le jour en 2007 pour un coût de l'ordre de £65 000.

Roger Moran, morganiste passionné de Suffolk, est à l'origine de ce projet et précise : « Malvern a désormais la possibilité de montrer au monde combien nous sommes fiers d'honorer la maison de Morgan ».

A l'origine, il était envisagé que la statue soit sculptée en pierre de Malvern et qu'elle reprenne la forme des Morgan, les roues, les phares, les sièges, avec les ailes vers le sommet. M. Moran est confiant et espère obtenir les fonds pour cette statue grâce aux donations des supporters de la marque dans le monde entier.

Charles Morgan, Directeur Général de la Société Morgan, a approuvé cette "merveilleuse idée". « Ce serait un grand honneur pour la famille Morgan » a-t-il ajouté.

Les gens qui vivent autour du lieu envisagé pour cette statue sont également très favorables à cette initiative. Ainsi, Mike Hanney, Directeur de la résidence pour retraités Santler Court confirmait son soutien au projet en ajoutant que les résidents seraient heureux de pouvoir admirer la statue de chez eux. Audrey Hall, par exemple, qui vit à Santler Court est installée à Malvern depuis 50 ans et considère que cet honneur rendu à la famille Morgan est justifié, car « c'est une famille merveilleuse et ils ont débuté ici ».

De même Kevin Cave, dentiste à proximité du site, a dit : « Beaucoup d'argent a déjà été dépensé en statues à Malvern et je ne pense pas que le montant £65000 soit excessif. Ce serait une juste reconnaissance. Il n'y en a pas d'autre à Malvern et Morgan a une renommée mondiale. »

M. Moran défend aussi un autre projet en mémoire de Peter Morgan, à savoir un vitrail pour l'Eglise St Peter et St Paul à Stoke Lacy, où le père et le grand père de Peter Morgan étaient vicaires.

**Source: MALVERN GAZETTE,
édition : 12 November 2004**





Véhicule électrique



Morgan Motor lancera la première voiture de sport écolo

Agence France-Presse
Londres

Le légendaire constructeur automobile britannique Morgan a annoncé en 2005 son projet de construire la première voiture de sport non polluante au monde.

Baptisé LIFECar, ce prototype, créé sur la base du modèle "Aero Eight", fonctionnera grâce à une pile à combustible qui transformera l'hydrogène en électricité, ne produisant ainsi que de la vapeur d'eau.

"Créer une belle voiture de sport qui offre un plaisir de conduite exceptionnel sans polluer mérite des efforts", a plaidé Charles Morgan, le Directeur Général de l'entreprise en présentant ce projet d'une durée de deux ans et demi.

Financé en partie par le ministère britannique du Commerce et de l'Industrie, ce projet de 1,9 million de livres (2,8 millions d'euros) bénéficiera de la participation de chercheurs des universités de Cranfield (Est de l'Angleterre) et d'Oxford.

"Le but du LIFECar est de surfer sur la première grosse vague de la révolution en cours dans le monde de l'énergie, une révolution qui pourrait transformer l'industrie automobile de la même manière que l'apparition du PC a transformé l'industrie de l'informatique il y a plusieurs décennies", a plaidé Ian Whiting, le patron de Qinetiq, une des PME associées à ce projet..

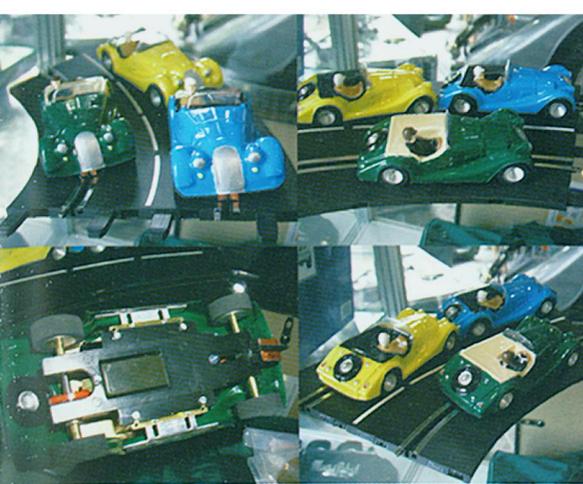
Plus précisément, nous pouvons ajouter que l'une des difficultés de ce projet consiste à conserver les sensations d'un moteur à explosion classique (notamment en accélération), surtout lorsque l'on a bâti sa réputation sur le thème du 'Real Sports Car'. Quant à la sonorité, on ne sait si elle sera reproduite par un synthétiseur. Why not ?

Quoiqu'il en soit, cette initiative pour le moins surprenante représente un nouveau départ pour Morgan, davantage connu par sa politique de conception disons traditionnelle, voire conservatrice jusqu'à la fin du siècle dernier.

Ainsi, les réactions suscitées par le lancement de l'Aéro 8 ne sont pas près de s'éteindre !

Alain HERMAN





LES PIÈGES DE L'AMOUR

par
W.E.D.
ROSS



collection
MODES
de PARIS

"ENVIE D'UN RALLYE MORGAN ?"

La question a été posée dans le **FLASH N° 2** en proposant un rallye organisé par **RALLYSTORY**.

Sur plus de 320 envois, 9 réponses ont été retournées se décomposant ainsi :

QUESTIONS	OUI	NON
J'aimerais participer à ce rallye	5	4
Au programme figurera un circuit homologué pour la compétition où vous aurez le plaisir de rouler à votre rythme au cours d'essais libres et d'une épreuve de régularité au fil des tours	2	2
Je préférerais une course de côte dans les mêmes conditions que le circuit	3	2

Devant un tel enthousiasme, nous avons décidé de reporter ce projet ... à plus tard.

Il faut souligner, cependant, que plusieurs commentaires élogieux ont été adressés à **RALLYSTORY** y compris parmi les réponses négatives.

**Solutions alternatives et plus abordables :
un circuit SCALEXTRIC ou une promenade en amoureux**





Quel que soit l'âge de votre Morgan,

JEANNE D'ARC ASSURANCES

&



GENERALI
assurances

présentent

**le contrat d'assurance
CLUB MORGAN**

A partir de 38 euros ttc/an*

JEANNE D'ARC ASSURANCES - 72, rue de la Bretonnerie - 45 000 Orléans
Tél : 02 38 53 05 36 Fax : 02 38 53 05 37 jeanne-d-arc-assurances@wanadoo.fr

simulation de tarif en responsabilité civile pour un véhicule Morgan de 1954 garanti pour un usage privé hors zones urbaines

Demande d'adhésion au Club

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, ceux notés * sont obligatoires. Votre inscription ne sera définitive qu'après réception de votre cotisation, sous forme d'un chèque de 55 € à l'ordre de " Morgan Club de France ", à adresser à notre Président

Alain HERMAN 120 rue de Londres F- 62520 LE TOUQUET-PARIS-PLAGE

Notre Président prendra alors contact avec vous dans les jours suivants, pour vous communiquer un certain nombre d'informations. D'ores et déjà nous vous souhaitons la bienvenue au MCF.

Nom *	
Prénom *	
Prénom du copilote	
N° et rue*	
Lieu-dit / résidence*	
Code postal *	
Ville *	
Pays (si hors de France) *	
Téléphone fixe *	
Téléphone portable	
e-mail	@
Type de Morgan*	
Année *	
Couleur *	
2 ou 4 places	
Moteur	
Cylindrée	
Immatriculation *	
N° de châssis	
Date *Signature *	

23

(Document à photocopier)



Morgan Belgium

GARAGE ALBERT
SINCE 1954



Show Room



Show Room



Accessoires - Pièces d'origine



Réparation - Restauration - Entretien



Gardiennage - Parking

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