

MORGAN

CLUB DE FRANCE

NEWS

N°112 JUILLET 2012





Quelque soit l'âge de votre Morgan,

JEANNE D'ARC ASSURANCES
&



présentent

Le contrat d'assurances Club Morgan

Souscrivez au tarif club et économisez 10% sur votre prime actuelle*

Jeanne d'Arc Assurances -98 avenue de la Paix - 45800 Saint Jean de Braye
Tél : 02 38 53 05 36 Fax : 02 38 53 05 37 mail : jeanne-d-arc-assurances@wanadoo.fr

*au meilleur des tarifs sur présentation des conditions particulières de votre contrat actuel

Le mot du Président

Chers Membres et Amis,

C'est avec une certaine émotion que je m'adresse à vous tous pour la première fois depuis que j'ai été amené à reprendre au pied levé la Présidence de votre Club.

J'ai relu les éditos des News n°95 à 111 rédigés par Patrick LE QUILLIEC. Deux choses m'ont frappé : la constante évocation du plaisir commun que vous avez à rouler au volant de votre voiture fétiche MORGAN, et de l'amitié réelle qui est née entre vous de cette passion commune.

Cela fait 36 ans que j'ai quitté le Three Wheeler Morgan Club d'Angleterre pour rejoindre les rangs du Morgan Club de France.

Comme toute association humaine, le club a connu quelques tribulations qui ont toujours été résolues par une constante majoritaire : l'amitié.

Et les éditos de Patrick n'étaient pas de vains mots. Sa simplicité, sa bonne humeur et sa capacité à s'être entouré d'une équipe aussi solide qu'agrandie ont permis au club de vivre 6 années heureuses.

Si je suis depuis aussi longtemps au MCF, c'est pour les mêmes raisons. Et, en quelque sorte, le club est un peu devenu ma deuxième famille.

J'ai consulté le fichier des 411 membres actuels et ai constaté que j'en connais personnellement exactement le quart. Beaucoup d'entre eux m'ont fait parvenir un témoignage d'amitié et de confiance lorsque j'ai accepté de prendre la relève de Jean-Pierre Cianfarani, qui reste parmi nous comme membre actif de la délégation Bretagne et à qui je souhaite un bon rétablissement après les problèmes de santé qu'il vient de traverser. Ces témoignages d'amitié m'ont touché le cœur et j'en remercie leurs auteurs.

Dans la continuité des mandats assurés par Patrick, je compte avoir des contacts plus fréquents avec les délégations que je connais moins et élargir ainsi le cercle de mes amis. Créer et cultiver les liens entre les membres, c'est ainsi que je conçois mon rôle de Président. Je m'efforcerai, avec les membres du Bureau et du Conseil d'Administration d'être à votre écoute pour que le club vous apporte toutes les joies que vous pouvez en attendre.

Je profite de l'occasion pour vous rappeler deux événements importants qui ont lieu en 2012 : la célébration au MANS CLASSIC du 50^e anniversaire de la victoire de TOK 258 aux 24 H du Mans 1962, et la reprise de la participation officielle de MORGAN aux 24 H du Mans 2012.

Je ne terminerai pas ces quelques mots sans adresser "un coup de chapeau" à Yves Swartenbroekx qui, en un temps record, a repris le flambeau de la sortie de ce NEWS n° 112, établi à partir des éléments fournis par Gérard Sigot et des articles et photos de qualité envoyés par un certain nombre d'entre vous.

Cela me rassure sur l'avenir du Club d'autant plus que nous venons de nous doter de structures adéquates avec de nouveaux statuts et la rénovation du site Internet.

En vous adressant toutes mes amitiés.

Votre Président
Bertrand MOUTARD-MARTIN



“Il est parfois préférable d'être actif
plutôt que de penser intensément”

Louis Blomfield

L'édito du rédacteur



Chers amis membres,

Après plus de 5 années de bons et loyaux services au News du MCF Gérard Sigot a souhaité prendre du champ. Il va se consacrer à des projets personnels dans le domaine de la création artistique, qui le conduiront le plus souvent dans son Île de Ré où il aime cultiver l'inspiration, pour son plaisir, celui de ses proches et amis. En même temps, il demeure toujours lié au MCF en tant que membre actif et conseiller spécial. Il continuera de nous faire profiter de ses talents pour des projets ponctuels - la réalisation d'un badge ou l'envoi d'une belle photo ou autres illustrations dont nous nous régalons...

Le poste de responsable du News du MCF est donc "à pourvoir", comme on dit. Et c'est à la demande expresse du nouveau Président, Bertrand Moutard-Martin, dans le genre "Mon cher Yves, pour le News il va falloir que tu t'y colles - les membres expriment une attente très majoritaire pour cet élément de papier imprimé qui fait le lien entre eux - et ce sujet me tient particulièrement à cœur"... que je suis amené à assurer l'intérim pour ce numéro. Nous verrons bien ce que la suite donnera...

Gérard (et Martine) nous laissent en héritage plus d'une dizaine de numéros du News qui nous ont inspirés et nous donnent la mesure du challenge à relever : en termes d'esthétique

et de qualité, nous sommes au top-niveau. Le lecteur sera donc toujours tenté de faire la comparaison et c'est bien normal. Sachez que, après plusieurs mois, il y a une actualité bien fournie avec les changements récents au MCF - ça c'est le bon côté de la chose - mais sachez aussi que ce numéro a été réalisé avec du retard et dans l'urgence. Et pour la première fois, nous avons fait appel à un prestataire extérieur pour la partie graphique, un "nouveau" que nous avons dû sélectionner (le 1^{er} juin) et "briefier" dans la culture et l'esprit du club - il y a aura ainsi certainement des points à revoir pour les numéros suivants...

L'auteur de ces lignes compte donc sur votre compréhension pour juger et commenter ce premier numéro de "l'après Sigot", en rappelant aussi une chose : ce magazine est le vôtre. Il ne pourra se maintenir et s'améliorer qu'à travers vos contributions, critiques et suggestions. Elles sont les bienvenues surtout si vous les formulez gentiment...

Bonne lecture. Un bon été au volant de vos superbes Morgan.

Et bien amicalement, keep morganing !!!

Yves SWARTENBROEKX

Sommaire

6

News du Club

Nouvelles des membres



7

Balades / Sorties / Rencontres

Côte des légendes et terre d'Iroise



8

Balades / Sorties / Rencontres

Les Givrés



10

News du Club

Nouvelles de l'Association AG/CA, Siège social



12

Balades / Sorties / Rencontres

Les dernières Morgan au Mont-Saint-Michel



14

Événement

TOK vs TRS. Le duel qui n'a jamais eu lieu



18

Dossier

Le nouveau site internet du MCF



22

Balades / Sorties / Rencontres

Dégommage en Rhône-Alpes



24

Balades / Sorties / Rencontres

Morgan en Boulonnais



28

Ailleurs

Sur le tarmac en Tasmanie



32

Dans l'air du temps

Morgan, champion de la voiture verte ?



Le coin du secrétaire



Adhésions au Club

Au 31 mai, le Club a enregistré 411 cotisations 2012 (cotisations appliquées dès le 1^{er} octobre 2011 pour les nouveaux membres). Le non-renouvellement de cotisation 2011 a donné lieu à une désactivation de nos fichiers des membres concernés, ce qui ne leur permet plus d'accéder à la partie privée du site internet ni de recevoir le News. Cependant, leur enregistrement n'est pas effacé et tout 'retour au bercail' est donc possible, ce que nous espérons vivement.

Le non-renouvellement des cotisations est largement compensé par les nouvelles adhésions car l'effectif est en accroissement par rapport à l'année dernière. Cette "rotation annuelle" de membres représente environ 10 % de l'effectif, ce qui confirme la vitalité de notre club.

Comme vous avez pu le constater, le site internet a fait peau neuve et recueilli une large adhésion. Derrière cette vitrine ouverte au public et aux membres se cachent des modules informatisés pour la gestion en ligne des cotisations et des sorties et activités du club. Nous disposons désormais d'un outil qui facilite l'échange d'informations pour le Bureau et les délégués.. Le site s'est aussi enrichi de nouvelles rubriques qui présenteront d'autant plus d'intérêt que si chaque membre y contribue même modestement.

A chacun d'entre vous, l'équipe du Bureau souhaite de bonnes vacances... au volant de votre compagne préférée. ■

Alain HERMAN



Bienvenue au Club !

Nouveaux membres

N°		
953	Jacques HENRY	4/4 - Roadster - 70 th anniv.
954	Jean-Marie SINET	4/4 - Roadster - ivoire
955	Jean-Pierre GIRON	4/4 - vert
956	Maxime EUDIER	Roadster V6 - Roadster - vert
957	Didier DELANNEE	Plus 8 - Roadster - gris
958	Jean-Luc SERRE	Roadster V6 - Roadster - gris
959	François CHATEAU	4/4 - Roadster - gris
960	Pierre DUFOUR	Aero 8 - Roadster - gris et rouge
961	Guy ROQUES	Plus 4 - Roadster - Old English White
962	Bertrand BEYLIE	Plus 4 - Roadster - noir
964	Philippe AGUILA	Roadster V6 - Roadster - gris
965	Françoise LE DANTEC	Plus 8 - Roadster - gris
966	Yvon GUEGAN	Plus 4 - Roadster - gris
967	Erick GOBLET	+8+ - Roadster
968	Jean Pierre LECOLLIER	Plus 4 - Roadster - gris
969	Marc LANDRIVON	Plus 4 - vert
970	Cornelis GLORIE	Flat Rad - Roadster - noir et rouge
971	Louis LOOTVOET	4/4 Sport - Ivory
972	Laure GERPHAGNON	4/4 Runabout - Roadster - vert
973	Sylvain BUREAUD	4/4 - Tourer - ivoire
974	Jean-Paul NARDIN	Plus 4 - Roadster - gris
975	Stéphane DONNADIEU	4/4 Sport - Roadster - rouge
976	Alain HADIDA	Plus 8 - Roadster - ivoire
977	René MULLER	Plus 4 - beige
978	David CALLERA	Aero 8 - alu
979	David SANTEDDU	4/4 Sport - Roadster - noir
980	Thierry CAPPELIEZ	4/4 - Tourer - rouge
981	Eugène DE DEURWAERDER	4/4 - Tourer - vert
982	Didier RUBY	Plus 4 - Tourer - ivoire
983	Pascal CANTINEAU	Plus 8 - Roadster - noir mauve métal
984	Didier BUECHER	Roadster V6 - Roadster - vert
985	Jacques MOYA	4/4 - Roadster - vert
986	Denis SOUDÉ	4/4 Sport - Roadster - gris
987	Paulette BONVALOT	Plus 4 - Roadster - ivoire
988	Jacques ALLARD	Plus 8 - Roadster - vert
989	Hedwig RODYNS	Plus 8 - - rouge
990	Serge SIBILLE	Plus 4 - Roadster - vert
991	Dominique SERVAIS	Plus 4 - Tourer - noir
992	Arnaud SURPLY	Roadster V6 - Roadster - ivoire
993	Roland HENRY	4/4 Sport - Tourer - bleu
994	Alistair DOYLE	3W Standard - Roadster - vert

Nouvelles des membres



L'homme de l'année 2011

Jacques Vuye,

Bienvenue chez les Chtis au MCF !

Non ce n'est pas le remake du film Blockbuster de l'année 2008, mais l'application aux sorties Morgan de la devise de Jacques VUYE, homme de l'année 2011 et architecte de sorties mémorables de la région Flandres - Ardennes - Picardie (merci Manu) qui sont devenues un must pour les membres qui y participent en s'y inscrivant la plupart du temps d'une année sur l'autre. Les talents d'organisateur de Jacques résident dans la recherche d'idées originales, de prestations de qualité, dans la préparation de tous les détails, avec l'amabilité qui le caractérise et l'art de s'appuyer sur des amis aussi enthousiastes que lui... sans oublier Audrey, sa fille et son (joli) bras droit, qui contribue à rendre toutes ces choses possibles, avec le charme en plus... Bravo et merci ! ■



Jean-Léon, 60



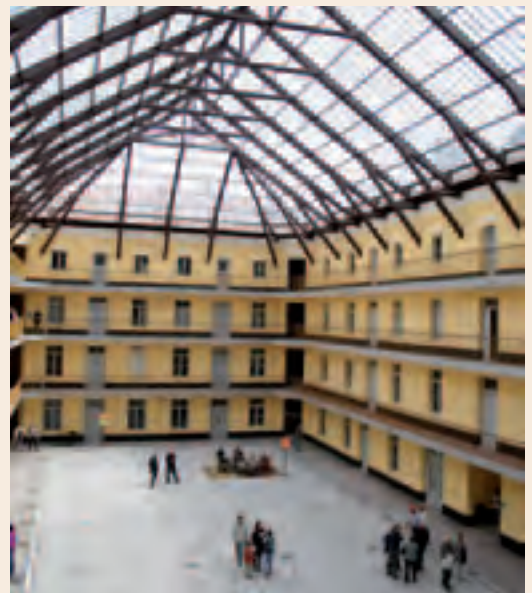
Jean-Léon Marique a eu 60 ans lors de la sortie "Balade Normande en Cotentin". Un cadeau d'anniversaire lui a été remis au nom du Bureau au cours d'une soirée conviviale à Coutances (50). Jean-Léon a reçu la lithographie encadrée TOK 258 réalisée par François Bruere, peintre officiel des 24 Heures du Mans. Un exemplaire numéroté (51) et contresigné par l'auteur, en remerciement pour le service rendu au MCF - la rénovation de notre site Internet. ■



Hommage à Danielle Bonnetterre +++



Originaire de ce territoire picard que Danielle et André avaient plaisir à nous faire découvrir, j'ai été particulièrement touché par la disparition de Danielle. Elle savait composer des sorties qui offraient à la fois l'intérêt touristique et culturel et surtout la convivialité. Parfois accompagnés par quelques motards qui, telle une escorte ministérielle, ouvraient les routes à nos Morgan, nous avons ainsi, entre autres, sillonné le massif de Saint-Gobain, nous nous sommes rendus au Familistère de Guise et attardés sur les richesses de la ville de Saint-Quentin. Plus qu'un guide, Danielle était une amie qui nous manque déjà beaucoup. Au nom du Club, j'adresse à André ce message de soutien en espérant qu'il puisse trouver auprès de nous quelque réconfort pour atténuer la douleur de l'épreuve que sa famille et lui doivent traverser. ■



Alain HERMAN

Côte des légendes et terre d'Iroise



Super balade que nous ont préparé Jacques et Jean-Pierre pour le week-end de l'Ascension.

15 belles autos toutes plus rutilantes les unes que les autres avec une belle intruse (Jaguar XK 150 de 1958) de nos amis Paul et Kerona Agerton de Jersey, tombés en panne de Morgan juste avant d'embarquer sur le ferry.

Visite de sites merveilleux qui parsèment notre magnifique côte nord de Bretagne avec ses phares - Pontusval, L'Île vierge (le plus haut d'Europe), - ses gros rochers de granit, entre lesquels se loge parfois un fortin, construit pour surveiller l'anglais qui, à l'époque, ne fabriquait pas des Morgan(es) mais des vaisseaux pour essayer (en vain) de nous envahir..., ses Abers - Vrac'h, Benoit, Ildut, où Bertrand a fait profiter un couple de jeunes mariés du matin par un tour en Tourer 4 places de 1957. Belles photos et beau souvenir.

Dimanche matin, visite au Château de Brest, parallèle (mais non convergente...) à celle du Ministre (tout neuf) ce qui nous a quand même permis de constater à la sortie que nos belles autos étaient surveillées par deux véhicules réglementaires de la Gendarmerie Nationale.

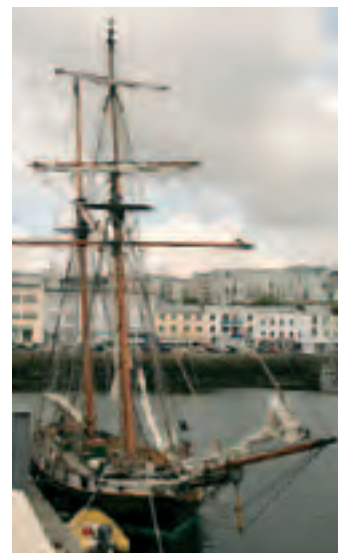
Visite guidée par une jeune femme très érudite qui nous a fait partager sa passion des lieux et découvrir le périple tragique de Lapérouse avec ses deux vaisseaux "La Boussole" et "L'astrolabe". Ainsi, on apprend que Louis XVI, juste avant d'être décapité aurait demandé "à t'on des nouvelles de M. de Lapérouse ??".

Régal aussi pour les papilles avec trois repas de poisson (gastronomiques et diététiques...) de plus en plus savoureux avec lieu, puis cabillaud et enfin un superbe filet de bar.

Nous nous sommes quittés sur un ciel très menaçant alors que jusqu'alors il nous avait été fort clair et ensoleillé contrairement, paraît-il, au reste de l'hexagone...

En conclusion, très belle sortie, remarquablement organisée et que nous recommandons très vivement à ceux et à celles qui ne connaissent pas ce merveilleux coin de Bretagne. ■

Yvon et Chantal GUEGAN



Portsall, où nous avons déjeuné mais aussi découvert l'énorme ancre de l'Amoco-Cadiz, vestige de ce célèbre naufrage de sinistre mémoire.

Etape le soir à la pointe Saint-Mathieu où, seule en bas de la falaise, la tourelle rouge "les vieux moines" témoigne de leur présence il y a de nombreuses années. Restent les ruines de l'abbaye. Erigé face à la mer, se dresse également un magnifique monument dédié à la mémoire de tous les marins perdus en mer. Cette promenade sur la pointe était d'autant plus émouvante que parsemée de gerbes de fleurs déposées l'après-midi même à l'occasion d'une cérémonie anniversaire.



Les Givrés ^{6^e édition}



Force est de constater qu'il y a de plus en plus de Givrés sur terre...
Plutôt un bien pour cette concentration régionale de Morganistes
ayant toujours lieu le 3^e week-end de janvier.
Pour cette 6^e édition, une vingtaine d'équipages se donnait donc
rendez-vous au pied du château de Saumur par un petit matin frisquet,
venteux, brumeux, agrémenté d'un crachin ligérien !
Bien un temps de Givrés !!

Retrouvailles des "Anciens", accueil des nouveaux
autour d'une boisson fumante ; Nantais, Bretons,
Tourangeaux, Mayennais, Ornais, Parisiens, Sarthois
et Belges (ce qui donne une note européenne à
ce rallye touristique !) supputaient le bien fondé
ou non de décapoter, sorte de défi au soleil
boudeur.

Pour ces intrépides n'hésitant pas à sortir leur
belle anglaise par des conditions climatiques
incertaines, la culture était au rendez-vous. Les
organisateurs n'étaient pas restés "le cul entre
deux chaises", le programme était copieux.

Direction Le Coudray Macouard, village artisanal,
où les girouettes nous firent tourner la tête.
Chacun voyait bien une petite Morgan sur le toit
de sa chaumière tournant au gré du vent...

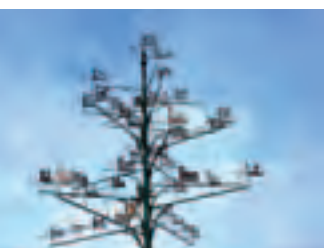
Un timide rayon de soleil nous encourageait
à repartir et sillonner la campagne, admirant
au passage ces belles demeures en pierre de
tuffeau.

Notre premier arrêt culinaire devait nous entraîner
dans le sud de la Touraine. Certains profitèrent
de longues routes pour vérifier si les chevaux de
leur moteur répondaient bien à leur attente !
C'est ainsi que nous vîmes passer un éclair bleu
iris (le petit copilote collé au siège) suivi d'un
bolide parisien gris, ou était-ce le contraire ??
Au diable les interdits ! Et visiblement la
maréchaussée sévissait en d'autres lieux...

Nous étions arrivés en terres rabelaisiennes.

Nous ne nous étions pas fait pigeonner en nous
arrêtant au "Puits Doré" à Richelieu pour ripailler.
"Buvez toujours et meurez jamais" ; Rabelais,
chantre du "bien manger et bien boire mais
avec modération" nous aurait félicités. La visite
de sa demeure "La Devinière" nous permit de
raviver nos souvenirs littéraires puisqu'il fût bien
sûr question de Gargantua, Grandgousier et
autres personnages. Certains s'essayèrent au jeu
d'esprit de cet humaniste, la contrepèterie !... La
grivoiserie aide l'intellect !!

Entrée solennelle dans l'abbaye de Fontevraud
en fin d'après-midi ! Le long défilé des Morgan
faillit ne pas franchir le porche du couvent.
"Julie Sophie Gillette de Gondrain de Pardailan
d'Antin" nom de la première abbesse, était le
sésame à prononcer ! Encore fallait-il être féru
d'histoire !!! Trêve de plaisanterie, la visite de ce





magnifique site soutenue par les commentaires d'un guide averti ne laissa personne indifférent. Panne d'éclairage dans les anciennes cuisines de l'abbaye ? Qu'à cela ne tienne : chacun apporta sa lumière ! Et le guide put nous expliquer les astuces de conservation de l'époque, à savoir séchage et fumage.

Non loin des gisants d'Aliénor d'Aquitaine et de son fils Richard Cœur de Lion, nous dînâmes d'un souper fin, faisant fi du vœu absolu de ce lieu : le silence !!

Après une nuit de repos bien méritée au Domaine St-Hilaire, nous reprenions nos Morgan, peu rutilantes, par un temps toujours aussi maussade et sur des routes de plus en plus détrempées. Nos machines furent soumises à un nouveau test qu'elles passèrent avec succès : nous pouvons assurer que la Morgan est amphibie.

Longeant la Loire avec ses gabarres accostées et les coteaux troglodytiques en direction de Saumur, Turquant, village typique de la région avec ses caves creusées dans la roche et les vignes du Saumur-Champigny au dessus, vit arriver des amateurs de curiosités. La visite du musée de la pomme tapée apportait une note nostalgique de ce qui fût et n'existe plus dans ces terres où la nature rythmait l'existence de chacun. Certains repartaient avec leur sachet de 170 grammes représentant 15 pommes déshydratées. Un peu frigorifiés par le passage dans ce troglo, nous reprenions la route vers Saumur.

Hervé Lemerrier, Givré de la première heure, nous réconfortait avec quelques bulles dans son bar le Saint-Cloud où son sympathique personnel était à nos petits soins. Nouveau moment d'échanges avec les amateurs de belles mécaniques venus admirer nos Morgan revenues saines et sauvées de ce raid en terres saumuroises !

Il ne peut être de rallye qui ne se termine bien sans un bon repas ; aussi , c'est au Prieuré de Chênehutte-les-Tuffeaux que nous terminâmes notre première sortie de la saison : dernières discussions à bâtons rompus avant que chacun ne regagne ses pénates.



*Bien un
temps
de
Givrés !!!*



Également Givrés depuis le début, nous constatons au fil des années un plaisir certain manifesté par les uns et les autres à se retrouver pour cette sortie durant laquelle cordialité et convivialité sont de mise : cela doit être pris comme un encouragement pour les organisateurs que nous félicitons encore une fois. ■



Liliane et Pascal GUICHARD
Photos de Jacques et Martine TELLIER

Nouvelles de l'Association

L'intégralité du PV de l'AG peut être consulté et téléchargé sur le site du MCF

www.morganclubdefrance.fr

Nomination de Bertrand Moutard-Martin

Lors de sa réunion du 9 mai 2012, le Conseil d'Administration du Morgan Club de France a décidé...

d'accepter la démission de Jean Pierre CIANFARANI de son mandat de président du MORGAN CLUB de France et de nommer, conformément à l'article 7 de nos statuts, le Vice-Président Bertrand MOUTARD-MARTIN comme Président pour assurer cet intérim de vacance.

Une nouvelle procédure de désignation du Président du MCF sera engagée lors du prochain Conseil d'Administration prévu le 17 novembre prochain, pour la suite du mandat restant à courir.

Nouveau Siège Social

Après une longue procédure (recherches au JO, inscription du MCF sur le fichier des associations parisiennes SIMPA, diverses démarches...) notre inscription à la Maison des Associations du 14^e arrondissement de Paris a été validée par décision du Conseil d'Arrondissement du 7 mai 2012. Notre siège social est désormais à l'adresse suivante :

**Maison des Associations du XIV^e
Arrondissement**

22, rue Deparcieux - 75014 Paris

Cette structure met à notre disposition gratuitement diverses prestations de service et, au besoin, du matériel informatique ou bureautique et surtout des salles pour nos réunions du Bureau ou du Conseil.

L'adresse postale demeure chez Patric Mourgère, notre Trésorier.



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE

Adoption des nouveaux statuts de l'association MCF

... Le Président, mandataire du Conseil, ne peut agir seul et les règles de compétence sont précisées tout comme les différentes fonctions, avec la création du nouveau poste de Vice-Président. Les statuts demeurent toutefois aussi simples que possible, une autre nouveauté importante étant le nouvel article XIV stipulant la rédaction d'un règlement intérieur, destiné à "fixer les divers points non prévus par les statuts" et à "préciser les règles de compétence et de fonctionnement de l'association"...

... Le Président de séance propose ensuite de procéder au vote. Les nouveaux statuts sont adoptés à l'unanimité...

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE

Rapport financier du Trésorier, Patric Mourgère

... Les finances du MCF sont

donc saines en vue des projets en cours. A souligner : les délégations régionales sont toujours raisonnables dans leurs dépenses. Le budget prévisionnel 2013 est réaliste et les rentrées d'adhésions sont satisfaisantes, près des 3/4 des membres ayant réglé leur cotisation à la date de l'AG.

Il est donc proposé de procéder au vote pour

- donner quitus au Trésorier sur les comptes 2012 - vote à l'unanimité, et

- adopter le budget prévisionnel 2013 - vote à l'unanimité.

Présentation et élection du nouveau Conseil d'Administration du MCF

Patrick Le Quilliec reprend la parole pour présenter le nouveau Conseil d'Administration issu de la réunion du 26 novembre et proposé au vote de l'Assemblée Générale. Il rappelle le caractère bénévole des postes à pourvoir, par rapport à l'objet de l'association : se faire plaisir autour de nos Morgan.

... Il est procédé au vote de la nouvelle équipe par 182 voix contre 4 abstentions (membres

Procès Verbal EXTRAITS

Assemblée Générale du Samedi 4 Février 2012

MORGAN CLUB DE FRANCE

Rapport moral du Président, Patrick Le Quilliec

... Après 6 ans à la présidence du club et au moment de passer la main, Patrick rappelle son attachement à cette association qui lui a apporté tant de bons moments et des souvenirs plein les yeux, et dont il continuera à suivre l'activité en la faisant profiter de ses contacts.

... Patrick Le Quilliec passe ensuite la parole à Patric Mourgère, Président de séance pour cette assemblée Générale mixte.





du Conseil ne souhaitant pas voter pour eux-mêmes). L'élection du nouveau Conseil d'Administration est donc effective, aux termes de l'article VII des statuts.

Modernisation du site Internet du MCF

... La structure de l'ancien site est conservée pour la plupart des rubriques, avec maintenant d'une partie réservée aux membres, la création de nouvelles arborescences et une meilleure ergonomie. La fréquentation du site devrait s'accroître, l'objectif étant de créer du lien entre les membres. La mise en ligne du nouveau site est prévue pour début Avril.

Présentations des Délégués Régionaux sur leurs activités 2011 et leurs projets 2012

La parole est donnée aux Délégués Régionaux pour un résumé de leurs activités 2011 et projets 2012.

MOG 2012 en PACA et au Castellet, Patrice Arnaud.

A signaler l'organisation du MOG en région PACA en Octobre 2012, Patrice Arnaud s'étant proposé en 2011 pour ce projet permettant d'une certaine façon au MCF d'être présent dans cette région où la concurrence ne chôme pas...

L'homme de l'année 2011 : Jacques Vuye

... Patrick Le Quilliec présente le Trophée Jean-Pierre Goeman, récompensant le meilleur équipage de l'année, en remerciement pour services rendus au club. Cette année, Jacques Vuye a été proposé par le Bureau et désigné par le Conseil.

Patrick Le Quilliec a ensuite remercié les participants en les invitant au Cocktail de clôture.

Fin de l'Assemblée générale à 20h40

Au cours du dîner animé par l'orchestre de jazz de notre ami Claude de Flamesnil, les "Barbecues", les quelque 100 personnes présentes ont pu apprécier le menu de gala et écouter les discours : remerciements à Gérard Sigot pour son activité autour du News et de la communication du MCF, remerciements à Mme Le Quilliec et à Patrick pour sa bienveillance et son implication pendant les 6 années à la présidence du club.

Pour le Bureau, le Secrétaire de séance. ■

Yves SWARTENBROEKX
Le 12 février 2012



Welcome Automobile



Tél. : 06 87 43 41 76

Welcome Automobile - spécialiste Morgan
Philippe Bouleau et son équipe au service de votre Morgan.
Atelier Mécanique et Carrosserie.
Achat, vente, reprise et location de Morgan.
Choix permanent de Morgan d'occasion.
En Touraine, région Centre, à 1h30 de Paris par l'Autoroute A 10, et à 1 h de Paris en TGV.



**12, Le Rocheron,
37210 Vernou sur Brenne
Tel 06 87 43 41 76 ou 02 47 52 04 48
www.welcome-automobile.com**

Les dernières Morgan au Mont-Saint-Michel



Le Couesnon dans sa folie a mis le Mont-Saint-Michel en Normandie...

Ce dicton bien connu des gens du coin (dont je fais partie) appartient à l'histoire du Mont-Saint-Michel, haut lieu de pèlerinage et de tourisme en France, avec 2,5 millions de visiteurs par an. Le Couesnon est une rivière paisible serpentant dans des verts pâturages avant de se jeter dans la baie entre la Bretagne et la Normandie. En creusant son lit à l'Ouest du Mont, il fut la raison de son rattachement au département de la Manche (50).

Le Couesnon charrie aussi beaucoup d'alluvions, car la baie est très plate - la marée montante y pénètre à la vitesse d'un cheval au galop, surprenant les pêcheurs amateurs ou les touristes pas toujours conscients du danger et osant s'y aventurer sans un guide averti... Avec les années, les sédiments s'accumulent, pour le bonheur des gastronomes qui savent apprécier le gigot d'agneau de "pré-salé" (succulent !), mais ceci au détriment de l'écosystème du site et en menaçant l'insularité du Mont - élément essentiel de l'attrait de ce rocher, abbaye et prison à la fois, inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO et qui suscite la curiosité toujours croissante des visiteurs du monde entier...

Un projet pharaonique a donc vu le jour, ébauché dans les années 90 et mis en œuvre depuis 2005 : redonner au Mont son écrin maritime. Le Mont-Saint-Michel doit redevenir un île. Le projet comprend la réalisation d'ouvrages d'art - barrage sur le Couesnon (réalisé en 2009), aménagements hydrauliques pour "unir les forces du fleuve et de la mer pour emporter les alluvions loin du Mont" et surtout, la création de nouveaux accès avec la suppression de l'actuelle digue-route, et l'aménagement de nouveaux parkings à 2 km du site. L'accès n'est désormais

possible que par des navettes qui, dans un proche avenir, emprunteront un pont passerelle de près de 800 mètres interdisant l'accès aux autres véhicules. Cette interdiction et la mise en service des navettes ont été effectives au 28 avril dernier.

Cette actualité a donné à 2 Délégués Régionaux la même idée à quelques semaines d'intervalle : aller une dernière fois au Mont-St-Michel en Morgan.

La Délégation Ile de France à Pâques

Un groupe de 15 équipages de la Délégation Ile de France s'y est rendu pour le week-end de Pâques, du 7 au 9 avril. Comme souvent dans la région à cette saison, ils n'ont pas été gâtés par la météo, mais si l'on en croit les photos, ils ont



passé un week-end très riche en événements avec (après la visite de la Tapisserie de Bayeux) une randonnée à pieds dans la baie (et la boue sous la pluie) au Rocher proche de Tombelaine et aussi un week-end riche en calories, avec de nombreuses étapes gastronomiques dans les environs (voyage organisé par F. Burel et J.L. Moreau). Ils ont eu la chance de pouvoir une dernière fois stationner leurs superbes Morgan sur le parking au pied du Mont.

La Délégation Normandie à l'Ascension

20 Morgan étaient réunies sous l'égide de Jacques Valette pour une "Balade Normande", avec le samedi le tour de la presqu'île du Cotentin - qui les conduisit par beau temps, via Utah Beach, le Phare de Gatteville et Barfleur, jusqu'au Nez de Jobourg et à la pointe de Carteret. Le road-book du dimanche conduisait au Mont-Saint-Michel pour... essayer les nouveaux parkings et la navette, mise en service dans





l'intervalle. Le séjour sur place fut épicé des mêmes ingrédients : capotes fermées et haute gastronomie, le Mont et l'abbaye présentant néanmoins toujours le même intérêt... La visite de ce site par beau temps et en dehors des périodes de rush touristique reste à conseiller au moins une fois à tout morganiste.

Merci aux organisateurs de ces deux belles sorties. ■

Yves SWARTENBROEKX



TOK vs TRS

Le duel qui n'a jamais eu lieu



Paru dans
"The Morganeer"*
daté mars/avril 2012
De Frank Wnek,
traduit de l'anglais
par Douglas
Hallawell.

*The Morganeer est la revue
d'un club américain,
le "3/4 Morgan Group".

Cet été aura lieu une célébration majeure au Mans Classic pour commémorer le cinquantième anniversaire de la victoire de 'TOK 258', la Morgan +4 Super Sports qui a fini 1^{re} dans sa classe (1601-2000 cc) et 13^e au classement général des 24 Heures du Mans 1962, pilotée par Christopher Lawrence et son coéquipier Richard Shepherd-Barron. La plupart d'entre nous ont eu connaissance de cette formidable aventure mais il est intéressant de rappeler qu'elle a failli ne pas avoir lieu du tout... à cause de l'intervention en 1961 auprès de l'ACO d'une autre marque britannique emblématique - Standard Triumph - et ses répercussions l'année suivante...



Richard Shepherd-Barron et TOK
au centenaire

Tout d'abord, pour ceux d'entre nous qui ont eu l'occasion de conduire une Morgan, soit de façon très sportive, soit à vitesse élevée, essayez de vous imaginer au volant de votre précieux roadster, pied au plancher, en train de courir sur un circuit avec une cinquantaine de voitures telles que Ferrari, Maserati, Jaguar, Porsche, Lotus etc. sans trop vous soucier de la météo et ceci nuit et jour pendant 24 heures ! A y réfléchir

quelques instants, on finit par apprécier ce que représente une course d'endurance pareille. De plus, si vous avez réalisé des travaux importants de restauration ou réparation sur votre Morgan, vous familiarisant ainsi avec son caractère artisanal, l'exploit paraît encore plus étonnant.

Remontons maintenant dans le temps à la fin 1960 quand Chris Lawrence - au fond de son garage LawrenceTune situé à Londres - a caressé l'idée de courir au Mans en 1961. Avant la fin de l'année, il avait conclu avec Peter Morgan un partenariat permettant à l'usine de démarrer la production, dès février 1961, d'un nouveau modèle de la gamme Plus 4, la Super Sports. L'accord prévoyait que l'usine fournisse les moteurs TR3 de cette série à Chris pour leur préparation sous l'appellation 'LawrenceTune'. Par ailleurs, le 30 décembre 1960, la revue Autosport publia un reportage assez détaillé par John Bolster sur la Morgan +4 de 1956 (immatriculée TOK 258) qui était devenue le prototype des premières Super Sports, celles à carrosserie ligne haute de la gamme +4 existante. C'est au volant de cette voiture que Chris avait cumulé un palmarès impressionnant en course sur les circuits anglais depuis son acquisition en 1958. En 1961 il la vendit pour acquérir auprès de l'usine une Plus 4 SS neuve (chassis 4840), toujours à carrosserie ligne haute mais désormais en aluminium, qu'il dota encore une fois d'un moteur TR3 LawrenceTune, complété de Webers 45, d'un collecteur tubulaire et d'un radiateur à



Douglas, Mike et la TRS au Mans Classic 2008



Les 2 TRS de Mike Otto

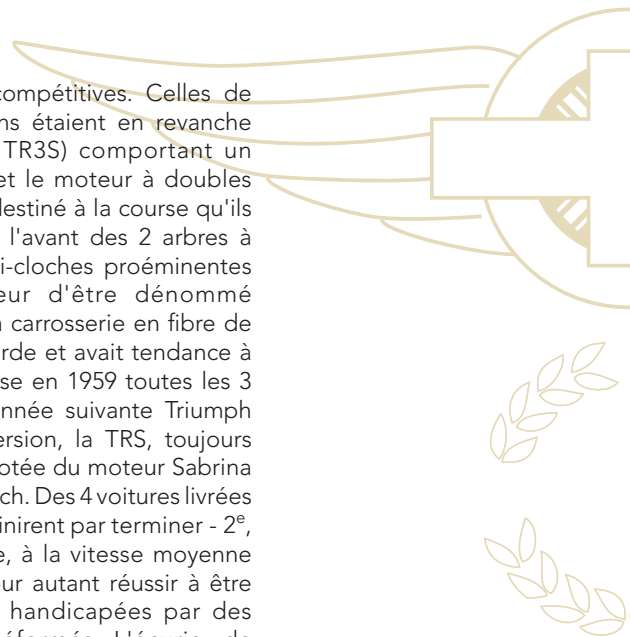
huile. L'objectif de Chris était d'en extraire autant de chevaux que possible et ainsi de mettre au point une voiture de course allégée pouvant concourir dans ce que beaucoup considèrent être la course d'endurance la plus prestigieuse au monde. On peut dire que Chris avait placé la barre très haut !

A Malvern Link, Peter était au courant du projet de Chris bien que l'usine n'était pas impliquée officiellement. D'autres - chez Standard Triumph - étaient également au courant de l'apparition d'un nouveau venu pour l'édition 1961 des 24 Heures et n'étaient pas du tout ravis... puisqu'eux aussi étaient en train de mettre au point une voiture destinée à y courir. Leur stratégie était, toutefois, plus grandiose. Après avoir participé au Mans en 1959 avec plusieurs TR3 modifiées, ils avaient commencé à développer une toute nouvelle Triumph de course, la TRS, qui serait équipée d'un moteur entièrement retravaillé. Et l'écurie officielle n'était pas contente de savoir que leurs voitures allaient de nouveau affronter 'TOK' - dotée également d'un moteur Triumph - qui s'était affirmée comme leur principal rival dans le passé lors de nombreux duels sur d'autres circuits. Pour la course d'endurance la plus importante, les 24 Heures du Mans, ils auraient préféré se passer de Chris et sa +4 SS.

Standard-Triumph avait déjà participé au Mans en 1954 et 1955 avec des TR2 de l'époque mais, bien qu'ayant réussi à terminer les courses, leurs

voitures n'étaient pas compétitives. Celles de 1959 participant au Mans étaient en revanche des TR3 (dénommées TR3S) comportant un empattement rallongé et le moteur à doubles arbres à cames en tête destiné à la course qu'ils avaient mis au point. A l'avant des 2 arbres à cames figuraient 2 demi-cloches proéminentes qui valurent au moteur d'être dénommé 'Sabrina'. En dépit de sa carrosserie en fibre de verre, la voiture était lourde et avait tendance à chauffer. Lors de la course en 1959 toutes les 3 ont dû abandonner. L'année suivante Triumph dévoila une nouvelle version, la TRS, toujours en fibre de verre, mais dotée du moteur Sabrina affichant dorénavant 155 ch. Des 4 voitures livrées au Mans en 1960, 3 TRS finirent par terminer - 2^e, 3^e et 4^e dans leur classe, à la vitesse moyenne de 144,13 km/h sans pour autant réussir à être classées à la distance, handicapées par des sièges de soupapes déformés. L'écurie, de retour à l'usine, démontra les moteurs et jura d'y retourner l'année suivante...

Chez LawrenceTune la nouvelle +4 SS de Chris était au point et prête à affronter les 24 Heures du Mans 1961. Il présenta la voiture, assortie d'un hardtop plutôt rudimentaire, à Peter Morgan qui la passa en revue avant de la déclarer perfectible, tout en étant convaincu par son potentiel et le projet de Chris. Pendant ce temps, Chris s'était officiellement inscrit auprès de l'ACO afin de courir au Mans avec sa Morgan. L'écurie Triumph avait fait de même avec son





Le moteur de la TRS "Sabrina"

trio de TRS. Afin d'écartier tout risque, Triumph avait exercé des pressions sur les autorités de l'ACO, arguant que la Morgan de Chris était en fait la version modifiée d'une voiture de sport aussi obsolète qu'artisanale, à laquelle on avait greffé des freins à disque à l'avant. Par conséquent, elle ne correspondait nullement aux normes de construction d'une voiture de course digne d'une course aussi éprouvante que celle des 24 Heures du Mans. Leur argument finit par convaincre l'ACO et Chris fut informé qu'il ne pourrait pas courir avec sa Morgan +4 SS lors de l'édition 1961.

Lors de cette dernière, le trio de TRS de l'écurie Standard-Triumph termina la course - en 9^e, 11^e et 15^e positions à la moyenne de 159,18 km/h pour la plus rapide des 3 voitures. La marque fut récompensée avec la Coupe des Constructeurs. Malheureusement, plus tard cette année-là, les difficultés financières scellèrent le sort de la compagnie qui fut acquise par British Leyland. Une des premières décisions visant une réduction des coûts fut de supprimer l'écurie officielle, en dépit du fait que l'écurie - déjà en train de se préparer pour courir au Mans en 1962 - venait de porter la puissance du moteur Sabrina à 200 ch, par l'adjonction de 2 Webers.

Evidemment, Chris, ainsi que son équipe et même Peter, n'ont pas digéré le fait d'avoir été évincés du Mans en 1961. Par la suite, Chris eut - seul - l'idée de modifier l'allure de sa Morgan avec sa ligne haute et - à l'insu de Peter et l'usine - entreprit de revêtir le châssis roulant d'une carrosserie aluminium plus basse, façon 4/4, donc avec moins de prise au vent. Pour éviter les problèmes de refroidissement, un vase d'expansion en cuivre fut installé sur le pare-feu. Quant au hardtop, il fut remplacé par un modèle

plus aérodynamique et arrondi à l'arrière, le tout peint en rouge brique. Après les essais au Mans en avril 1962, Peter découvrit la nouvelle allure de la Morgan et la fit repeindre en British Racing Green avec le hardtop en blanc. Il est à noter que Peter avait déjà décidé de s'investir pour faire en sorte que 'TOK' soit qualifiée pour courir au Mans en 1962. Pendant ce temps, l'usine poursuivait à une cadence aussi faible que confidentielle la production des +4 SS à carrosserie ligne haute. Afin de mettre fin à la méprise de l'ACO et des impressions fausses répandues par Triumph en 1961 autour de la Morgan, Peter fit intervenir Jacques Savoye, l'importateur exclusif pour la France, pour plaider la cause de 'TOK'. Jacques avait déjà participé au Mans au volant d'une Singer et connaissait bien les rouages de l'ACO. Le résultat est que son argumentation a réussi à convaincre les autorités que la +4 SS de Chris était véritablement compétitive, ce qui a finalement permis la qualification de 'TOK' au Mans.

Et la suite, nous la connaissons tous. Chris et 'TOK', portant le n° 29 et co-pilotée par Richard Shepherd-Barron ont réussi non seulement à terminer la course marathon - en parcourant 3629 km à une moyenne de 151,22 km/h - mais se sont octroyés la 1^{re} place dans la catégorie GT 1601-2000 cc. Leur vitesse moyenne était inférieure de 8 km/h à celle de la TRS en 1961. Cependant, la Morgan a réussi à se classer à la distance parcourue, ce qui lui valut de figurer dans le classement général en 13^e position. Certains pourraient même considérer ce résultat comme le plus remarquable, étant donné le niveau de compétition des 17 autres finalistes. Peter, quant à lui, qualifiait l'évènement comme l'un des plus grands moments de l'histoire de la compagnie.

Mais cette histoire ne s'arrête pas ici, chers lecteurs. Il y a un addendum, fourni par Douglas Hallawell. En 2008, au Mans Classic, Douglas se trouvait dans l'enceinte réservée aux seules voitures ayant participé aux 24 Heures du Mans et son attention se porta rapidement sur une... TRS (restaurée), l'une des 3 voitures ayant couru lors de l'édition 1961. Voyant l'intérêt que portait Douglas à cette TRS, Mike Otto, son propriétaire allemand, se présenta, et la conversation finit par s'étendre à 'TOK'... Avant de se quitter, Douglas mentionna nonchalamment qu'il possédait une +4 SS. En apprenant qu'il s'agissait de celle qu'il avait déjà repérée dans le parking des clubs Morgan, Mike proposa immédiatement de l'acheter, proposition que Douglas déclina poliment. Et, depuis ce jour, Mike renouvelle sa proposition tous les ans.

Pour revenir à notre histoire de 1961/62, ce qui aurait pu se solder par un magnifique duel entre Triumph et Morgan aux 24 Heures du Mans ne s'est jamais concrétisé. Mais attention!

Cela ne veut pas dire que ce duel ne pourra jamais se produire... Il s'avère que Douglas a convaincu Mike de venir au Mans Classic en TRS cette année, dans le but d'effectuer au moins un tour de piste ensemble. L'organisation le permettra-t-elle ou non ? On verra. En tout cas, la communauté Morgan présente les 7 et 8 juillet prochains saura certainement bel et bien commémorer le cinquantenaire de la victoire de Christopher Lawrence et Richard Shepherd-Barron au volant de la célèbre 'TOK 258'. ■

Crédits photos : Mike OTTO, Douglas HALLAWELL.

Remerciements à Hermen POL.

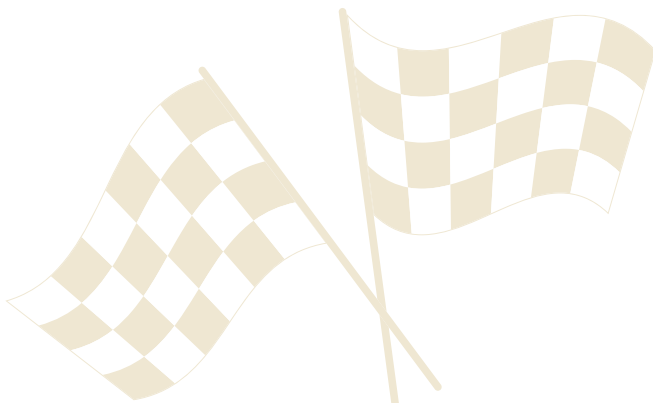
Voir aussi ses sites

<http://morganhistoryinfo.sharepoint.com>

<https://www.facebook.com/groups/morganhistoryinfo/>



Chris Lawrence et Douglas au centenaire 2009



Dernière heure !

La parade de TOK avec les Triumph TRS ne pourra être incluse au programme du Mans Classic, les TRS étant indisponibles.

Nouveau site internet

www.morganclubdefrance.fr



La page d'accueil générale

Pourquoi un nouveau site Internet ?

Après 11 ans, l'ancien site du club commençait à dater. L'Internet a beaucoup évolué depuis. Il est entré dans les mœurs et devenu un instrument d'information à l'usage de chacun au quotidien. A l'origine du projet, une préoccupation de gestion et de sécurisation des données (coordonnées des membres) avait commencé à susciter une réflexion au sein du Bureau de l'association : la recherche d'un prestataire extérieur pour réfléchir à une modernisation. Jacques Daigneau s'étant occupé seul du site du club pendant 7 ans - qu'il en soit vivement remercié au passage pour l'énorme travail accompli - avait manifesté depuis l'été 2011 sa volonté de passer la main. Parallèlement, Jean-Léon Marique, consultant en Informatique et réseaux, adhérait au MCF en Mai 2011, suite à l'achat de sa Morgan. Domicilié en Normandie, il entra rapidement en contact avec Jacques Valette, son délégué régional, et le sujet du site fut abordé à l'occasion d'une rencontre, Jean-Léon se proposant spontanément pour la mise en route du projet. Jacques fit bien opportunément remonter l'information au Bureau. Le hasard fait bien les choses...

L'objectif du projet fut formulé ainsi :

- structurer, organiser et centraliser les données du MCF dans un format unique
- créer les outils permettant l'utilisation et la mise à jour rapide de cette base de données en ligne
- réaliser une nouvelle version du site web pour offrir aux membres un site dynamique et moderne, nouvelle vitrine pour leurs contributions et pour dynamiser l'image du club vers l'extérieur.

Conception, briefings, mise en œuvre

La mise en œuvre du projet a été réalisée dans un temps record en 4 mois. Présenté fin novembre au Conseil d'administration, concrétisé au cours d'une première réunion début janvier (définition du plan du site par ses concepteurs, outre Jean-Léon, Alain Herman, Yves Swartenbroekx pour les contenus et Gérard Sigot pour la maquette) le concept et la charte graphique ont été présentés dans les grandes lignes à l'AG du 4 février. Le nouveau site a été mis en ligne le 5 avril à 20h30, par Jean-Léon appuyant d'une main sur le bouton de son ordinateur avec un bon verre de Whisky dans l'autre. C'est un peu un exploit technique que d'avoir réalisé ce travail en si peu de temps. Un échange permanent entre

Jean-Léon et Yves a rendu possible ce travail de programmation sous pression, les propositions de l'informaticien exigeant une réponse quasi immédiate de l'utilisateur pour passer à l'étape suivante...

Choix de la ligne graphique.

Gérard Sigot séduit par le projet a proposé plusieurs solutions au niveau du graphisme, toutes orientées "haut de gamme" avec plusieurs palettes de couleurs apparentées aux classiques Morgan - vert, ivoire, brun, beige, bleu - toutes aussi séduisantes les unes que les autres. Au moment de choisir, l'idée émergea d'utiliser plusieurs palettes et de changer de couleur en fonction des rubriques. L'adaptation de la maquette d'origine aux contraintes techniques du web a ensuite été confiée à un intégrateur graphique, prestataire extérieur. Celui-ci a adapté la maquette dans le respect du concept de Gérard. Le résultat est plutôt réussi avec beaucoup de style. Les couleurs rappellent l'univers de grandes marques comme Louis Vuitton, Hermès etc... Et la maquette est susceptible d'évoluer avec le temps pour rester d'actualité, car sur le réseau Internet, rien n'est jamais figé.

Gestion des contenus

Pour vivre et susciter l'intérêt, le site Internet doit être alimenté régulièrement en nouveaux contenus afin de refléter ainsi la vie du club. La gestion de ces informations est confiée à une équipe composée du Délégué à l'informatique et des secrétaires du MCF. Ceux-ci sont les vrais gestionnaires de contenus (Webmasters) en ce qu'ils sont responsables des informations placées sur le site. La gestion des contenus proposés par les membres nécessite en effet un contrôle et le respect de certaines règles. Avec le temps, il sera possible d'établir une "charte



Identification nécessaire à chaque fois pour ouvrir une session.

des contenus" du site du MCF, dont voici une première ébauche :

- des informations (surtout) positives et utiles aux membres, sur l'activité du club, la marque



La page d'accueil de l'espace réservé aux membres.

Morgan et le monde de l'automobile ancienne. A ce sujet, la modernisation du site Internet ne remet pas en cause l'existence du NEWS du MCF, la grosse majorité des membres étant attachée au support papier et souhaitant toujours recevoir leur magazine. Il s'agit donc de gérer la complémentarité entre le site (infos d'actualité incisives au jour le jour) et le News (reportages plus longs et opulence des photos). Belle mission pour le délégué à la communication...

- un traitement objectif et équitable de l'information, sans préférence ou passe-droit (dans le cadre des contributions fournies par les membres - celui qui n'envoie pas de contribution ne peut se plaindre d'un manque de citation).
- le respect des valeurs et de l'esprit Morgan, notamment vis à vis de la législation (code de la route ou autres dispositions réglant les sorties et manifestations)

Quelques chiffres

Après 2 mois en ligne, le site a été visité par 248 personnes différentes, ce qui représente 64% des membres de l'association nous ayant communiqué leur adresse mail (388), sachant que nous avons 21 membres (5%) sans adresse mail. Nous avons une centaine de visites journalières, en fonction de l'actualité. Voir ci-contre les commentaires de notre informaticien.

MCF@net : un succès

STATISTIQUES WEB du 6/04 au 10/06

Accès Membres

Membres s'étant connectés au moins 1 fois	248
---	-----

Visites

Nombres de visites par jour	+/- 100
Durée moyenne des visites	+/- 5m 30s
Membres connectés par jour	+/- 55

Plateformes

Windows	65 %
Mac	32 %
Autres	3 %

Pages vues

1) Album Photos	19824
2) Les Membres (liste + détail)	3200
3) Les Liens / Nos Amis	1158
4) Actualités	1108
5) Les Reportages	550
6) Agenda des Sorties	260

Mots Clés

morgan club de france
morganclubdefrance
morgan club
morgan club france

Quelques remarques

- Gros succès des Albums Photo, on est prêt pour concourir au site "on-voit-ma-binette-partout.com"
- Taux de fréquentation remarquable pour un site institutionnel
- Quelques soucis avec des ordinateurs (peu) dignes de la F.F.O.E. (Fédération Française des Ordinateurs d'Epoque)
- Beaucoup de demandes des membres autour des sorties MCF et autres.

Jean-Léon MARIQUE



Fiche individuelle du membre, avec trombinoscope intégré (ici Charles Morgan membre d'honneur du MCF)

Carte interactive par département. Sur simple clic, la liste des membres du département.



- la protection des données personnelles : les informations concernant les membres, à usage interne pour le Bureau, les Délégués, les membres eux-mêmes afin de communiquer entre eux, doivent être strictement protégées contre un usage commercial.

Le site est donc ouvert à tous les membres de toutes les régions, c'est LEUR site. Son succès dépendra des contributions des membres - certains sont plus présents et actifs que d'autres. Toutes les infos et suggestions sont les bienvenues.

L'agenda des sorties. Mise à jour en fonction des informations envoyées par les délégués.



Nouvelles de la presse automobile sur la marque Morgan

Plan du site.

Le site morganclubdefrance.fr (nouvelle adresse Internet) est finalement devenu assez riche avec de nombreuses rubriques. Celles-ci sont reprises dans la barre des menus en haut de page.

La page d'accueil est visible par l'ensemble de la communauté des internautes dans le monde entier. C'est la première vitrine du club.

- la rubrique "Le Club" fournit une description générale de la structure du MCF, avec Le Mot de bienvenue du président, le Conseil d'administration et le Bureau. Cette rubrique offre la possibilité de prendre contact pour devenir membre. Elle présente également la liste et un lien vers nos "amis" - clubs, garages, forums, usine. En effet, nous ne sommes pas seuls dans la galaxie de la voiture ancienne, même si Morgan y jouit d'un statut particulier. La mise en valeur de nos partenaires illustre ainsi le rayonnement de notre association.

- la rubrique "L'actualité" fournit dès ce stade une information bien fournie sur l'actualité de la presse auto, des nouvelles de nos membres, sur la législation, et des bonnes adresses utiles pour voyager.

L'espace réservé aux membres est accessible moyennant une identification très simple à chaque connexion, ce qui permet de protéger les données privées. La barre des menus s'enrichit alors de nouvelles rubriques visibles seulement par nos membres actifs, à jour de leur cotisation (411 membres à fin mai). Chacune de ces rubriques mérite une exploration approfondie pour l'internaute qui est souvent surpris d'y trouver autant d'informations sur la

vie du club - planning, agendas, reportages sur les sorties, les nouvelles des membres, la technique, la boutique du club (en cours de réalisation, le poste de délégué boutique étant à pourvoir) et les archives. A noter la liste complète des membres, avec le détail des régions et départements, favorisant le contact entre "voisins" pour des échanges. Le site propose aussi une meilleure connaissance de chacun, avec une fiche personnelle comprenant toutes les informations sur le membre, son copilote et sa (ses) voiture(s)... Cette rubrique rassemble toutes les informations et remplace les anciens "fichier" et "trombinoscope". La mise au point de la carte de France interactive par régions MCF et par département a nécessité un énorme travail de programmation et plusieurs essais.



Reportage sur une sortie. Rédaction par un délégué ou un membre participant.

Evolution du projet.

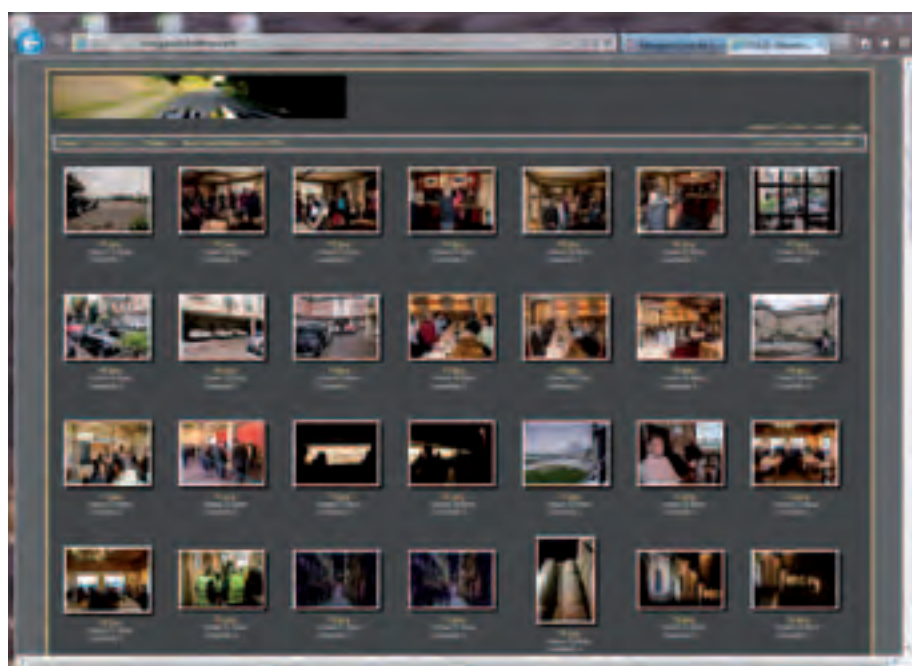
Après 2 mois en ligne, le site a fait l'objet principalement de remarques positives et de nombreuses félicitations de la part des utilisateurs. Le démarrage a quelquefois été un peu laborieux pour certains, mais la plupart se sont adaptés à la nouvelle interface. Au cours d'une récente sortie, il m'avait été fait la remarque que "c'est plus difficile qu'avant, j'avais mes habitudes avec l'ancien site"... Il se trouve qu'il s'agissait d'un Morganiste possédant une Plus 8 et une Aéro 8. Je lui ai demandé s'il s'était habitué à conduire son Aéro 8 ou s'il la faisait conduire exclusivement par sa femme... Après 15 minutes de "coaching" au téléphone avec Jean-Léon, il n'avait plus de problème pour surfer sur le site...

Dans l'immédiat, nous ajustons les fonctionnalités à l'usage, en fonction des remarques

qui remontent des membres. Le site est évolutif et nous pourrions envisager d'y créer de nouvelles rubriques comme un mini-forum entre les membres ou un espace de rencontres pour s'y donner rendez-vous "à sortir les Morgan le week-end prochain". Une sorte d'espace "meetic" du MCF (Morgan cherche Morgan...). A moyen terme, un système de paiement en ligne pour le règlement des cotisations ou des sorties est également envisageable. Paris ne s'est pas construit en un jour...

Amis membres, vos suggestions sont les bienvenues !!! Faites-les parvenir à communication@morganclubdefrance.fr ou contact@morganclubdefrance.fr Passez un bon été en Morgan et faites-le savoir... nous mettrons en ligne vos informations... ■

Yves SWARTENBROEKX



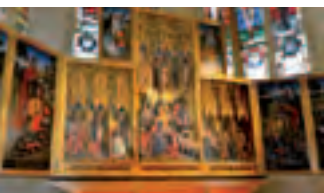
Album photo sur une sortie.

PS : Pour les reportages, faites-nous parvenir vos textes en format "Word", avec les photos séparées du texte, dans leur format d'origine. Nous nous chargeons de les réduire pour les adapter au format web. Pour l'envoi d'un album photo, faites-nous parvenir un CD. Nous n'utilisons plus les albums Picasa !!!

Dégommage en Rhône-Alpes

*Sortie culturelle
et gourmande
du dimanche
11 mars 2012
à Ambierle
dans le Roannais*

G.O. dévoués à l'organisation : Bernard et Gisèle Livet, Jean Pierre et Martine Domenjoud
Sponsors pour une jolie plaque souvenir : Ghislaine et Georges Bobin
Effectifs : 24 équipages de la 4/4 à l'aéro en passant par la plus 4, le V6 et la plus 8



Départ à 7h pour les 3 équipages Montcelliens. Fraîcheur matinale tout à fait stimulante.

Routes touristiques agréables et parfaitement roulantes à cette heure où les petits paresseux sont encore en train de tremper leurs tartines.

Nous sommes à l'heure au rendez vous d'Ambierle, heureux de revoir de bonnes têtes de morganistes bien connues et d'en découvrir de nouvelles toutes aussi sympathiques.

Nous allons visiter le tunnel d'affinage de la maison MONS dont l'histoire vaut d'être brièvement rappelée.

En 1964, Hubert Mons et son épouse décident de vendre des fromages sur les marchés de la région Roannaise.

En 1983, le fils aîné inaugure le premier point de vente aux halles Diderot, après un parcours chez les plus grands fromagers parisiens, il développe alors l'entreprise en diversifiant les points de vente, y compris à l'export, et en se consacrant à l'affinage.

En 2000, Hervé est consacré meilleur ouvrier de France.

En 2002, Hervé et Laurent sont élus fromagers de l'année par le guide PUDLO France.

En 2005, après la mise en place du 1^{er} concours international du métier de fromager, c'est la consécration et l'implantation aux États-Unis et à Londres.

En 2009 : Reprise de la boutique Maréchal aux halles de Lyon.

La maison Mons fournit aujourd'hui les plus grandes tables. Bien qu'elle ait aussi investi dans la fabrication, l'affinage reste le cœur du métier, avec l'aménagement à Ambierle d'un ancien tunnel ferroviaire devenu par son savoir faire une cave d'affinage d'exception dont sortent des produits irréprochables, élaborés par des gens hors du commun.

Et... surprise heureuse lorsque nous parvenons au bout du tunnel à l'issue de la visite, nous pénétrons dans la salle de dégustation. Comme c'est joli un verre de Condrieu élégamment présenté sur une petite assiette en ardoise escorté d'une tranche de pain bis et de trois fromages que nous sommes invités à savourer dans l'ordre indiqué par le maître, afin d'apprécier au mieux la montée chromatique des saveurs et des textures. Nous terminons sur un Comté dont la longueur en bouche est exceptionnelle et dont l'alliance avec ce grand vin blanc n'est qu'un mariage d'amour ! Ah, mazette, c'est un métier. En effet l'humeur est

donc excellente lorsque nous nous débarrassons des blouses et des charlottes dont nous étions affublés et nous sommes prêts pour aborder la visite du prieuré d'Ambierle à quelques pas de là. Après l'extase vulgaire des papilles, un peu de spiritualité. L'histoire d'Ambierle se confond avec celle d'une abbaye bénédictine fondée au haut moyen âge. L'établissement monastique a été rattaché à l'ordre de Cluny au X^e siècle puis réduit en prieuré au début du XII^e siècle. L'édifice visible aujourd'hui a été reconstruit dans la 2^e moitié du XV^e siècle en intégrant les éléments antérieurs. L'aspect extérieur est d'une grande élégance et la magnifique toiture en tuiles vernissées bourguignonnes fait penser aux hospices de Beaune. L'alliance heureuse du granit et du calcaire blond invite le regard à caresser la pierre. A l'intérieur, le visiteur est saisi par l'impression de grande élévation, soulignée par l'étroitesse relative de la nef parfaitement adaptée à la hauteur sous clé de 16 mètres. Ça aussi, c'était un métier ! Reste à admirer le magnifique retable de la passion qui meuble magistralement le chœur et qui lui aussi fait penser à Beaune, puisque les hospices abritent le célèbre triptyque de Van der Weyden, dont celui-ci est manifestement le cousin.

Nous devons maintenant reprendre la route pour un circuit montagneux préparé avec soin par les complices cités plus haut.

Contact pour les 24 Morgan et le convoi se forme. Le parcours plait aux conducteurs et à leurs montures car ça serpente à souhait, ça monte jusqu'aux environs de la loge des gardes, et puisqu'il fait encore frais et que nous parviendrons jusqu'à 900 mètres, la neige est toujours présente sur les accotements, ce qui s'accorde bien avec les paysages que nous traversons.

Pour le blanc cassis et le bénédictin de 12h30, c'est l'auberge panoramique les Hauts du Roy à Villerest qui nous accueille. Jolie salle toute à nous et joli repas bien composé (sans fromage) puis plongée directe sur un bon petit dessert.

Vous ai-je déjà dit que les Livet + les Domenjoud = une équipe qui gagne lorsqu'il s'agit d'organiser un moment agréable dont on se souviendra !

Merci les amis, et à bientôt pour de nouvelles aventures sur l'autel des plaisirs du bon goût. ■

Jean-Jacques BRUN

Dernière heure, Le Mans Classic

Mini Exposition à l'espace MCF

Marcel Treton a préparé une petite exposition sur la victoire de TOK aux 24 Heures du Mans 1962. Celle-ci sera visible pour les visiteurs de l'espace Morgan auprès de la tente du MCF. Exposition constituée d'affiches et de photos exclusives de l'époque ainsi que d'articles de la presse régionale, dont certaines seront à vendre. Avis aux amateurs de souvenirs...

Le MCF sera présent au Mans avec 213 personnes (membres et apparentés). Un planning a été organisé pour les permanences de bénévoles à la tente Morgan (boutique, accueil, préparation des apéros du samedi et du dimanche).

Charles Morgan sera présent à la tente voisine du club anglais, le MSCC, le dimanche à la fin des courses. Les membres du MCF y sont invités.

Deux nouveaux badges

A la boutique du MCF sur le circuit du Mans
- le badge commémoratif Le Mans Classic 2012
- le nouveau badge du club (modernisé). ■



Morgan en Bourgogne

Spécialiste indépendant

Passionnés de belles mécaniques, nous mettons toute notre expérience au service de votre Morgan, mécanique, carrosserie et accessoires. Nous pouvons également vous accompagner pour toute transaction d'achat ou de vente.

N'hésitez pas à nous contacter, nous serons heureux de vous accueillir en Bourgogne au volant de votre Morgan.

Garage Bobin
96, Av W Rochet
71230 St Vallier
03 85 58 89 99



Garage Bobin

georges.bobin@wanadoo.fr
www.garage-bobin.com

Morgan en Boulonnais



Maître Jacques m'a demandé une page d'écriture sur le thème "Morgan en Boulonnais".

Une sortie digne d'un MOG, très grand chic, 57 équipages numérotés comme des Miss qui arriveront dans l'ordre à la dernière séance, pour un final grandiose ; un final où toutes les Miss seront réunies sous les flashes des photographes et où l'on verra passer la n° 1 à bout de souffle, sur l'ambulance locale venue la dépanner...

Mais avant d'arriver à cet épisode épique qui, à lui seul, donne la mesure de la difficulté et des risques pris par ces passionnées de l'extrême, il faut narrer la longue route concoctée par Maître Jacques pour éprouver les valeureux partants.

Pour ma part, je m'étais préparée à cette épreuve avec fermeté et courage ; le jeudi soir déjà je m'étais longuement recueillie dans un lieu culte du Touquet, la jolie maison en bois d'Alain et Monique, où nous retrouvant avec les Harrari nous avions discuté avec ardeur sur les thèmes bagnoles, roadbook, vins et ripailles, sujets qui portent à la méditation et élèvent l'âme.

Le lendemain, attaque en douceur pour ne pas épuiser nos forces ; alors la première étape sera Le TQT-Hardelot, 15 km sous le soleil du Nord et une mise en bouche à la terrasse d'un restau sympa et pas trop agressif au point de vue timing ; trois quart d'heure pour la commande, trois quart d'heure pour le plat principal et encore une bonne demie heure pour les gourmands qui exigent une douceur ; les cafés, on oublie, tout le monde dort ; on a complètement perdu le sens du temps... c'est déjà l'éternité.

Philosophe et dévoué, Maître Jacques a demandé un sandwich au bar et a filé à l'hôtel du Parc, point de départ officiel du rallye, pour accueillir les équipages qui viennent d'Ile de France, de Picardie, des Flandres, de la Belgique, de Grande Bretagne sans compter ceux qui, lassés du soleil du Midi, se sont aventurés vers les brumes du Nord.

Et là nous sommes tous, tour à tour, confrontés à une première difficulté, coller les numéros sur les flancs de nos Miss sans déparer leur silhouette ; la chose est extrêmement délicate, l'auto collant est gigantesque, il résiste, fait des bulles, refuse



d'adhérer, les pilotes sont tous à croupetons pour les asservir vigoureusement et les plaquer aux portières ; le résultat est parfois fantaisiste mais heureusement il y a toujours une bonne âme pour souffler l'astuce salvatrice et prêter main forte.

Cette première épreuve terminée la journée s'arrêtera là, il faut prendre du repos ; distribution du roadbook et...

d'un parapluie ! les mauvaises langues ont la vie dure et bien qu'il fasse un temps splendide, l'humide réputation de la région est là ; chacun prend possession de sa chambre avant de





conduire sa princesse au parking, la bichonner, la couvrir et lui souhaiter bonne nuit ; grand dîner à l'hôtel du Parc ; tout est parfait, les retrouvailles des uns et des autres emplissent la salle d'un joyeux brouhaha.



Samedi

Le départ du samedi matin est prévu à 8h30. Dès l'aube, l'effervescence est à son comble, une effervescence silencieuse qui traduit la tension des compétiteurs ; seul le bruissement des capotes que l'on replie sous le ciel découvert et lumineux ; la journée sera fraîche et belle.

Les Miss défilent : 55 Morgan, classic cars, deux superbes Aero 8 et deux Bugatti prennent le départ direction Licques ; la campagne s'éveille, le soleil pointe et la première étape est vite franchie ; arrêt à Licques où se déroule la foire aux bestiaux annuelle ; c'est la France profonde avec ses odeurs de purin, son bistrot PMU et les filles désœuvrées.

Après ce bref arrêt, on reprend la route vers la ferme des Boulonnais, un des points forts de l'aventure ; et même extrêmement fort : le boulonnais pèse environ 500 kilos et le derrière de boulonnais doit, à lui seul, en peser quelques 300 ; bref 150 kilos par fesse et aucun complexe car une élégance de cheval.

La visite des écuries nous met en garde "Ayez de l'ordre ; soyez propre ; une place pour chaque chose, chaque chose à sa place" ; enfin, à une semaine de l'élection présidentielle, un programme électoral qui aborde les vrais sujets ; il était temps ; décidément la campagne est bien là... Cette visite se poursuit et la vision de ces imposantes croupes blanches que balayent de





appris que la soirée réservait une surprise à laquelle il fallait se préparer avec dignité ; nous abandonnerons en effet nos princesses au dortoir de l'hôtel et là changerons de monture. Deux molosses collectifs nous attendent pour nous emmener à Nausicaa, l'aquarium de Boulogne-sur-mer qui a été spécialement réservé pour nous.

La visite est inoubliable ; l'aquarium digne de sa réputation ; nous déambulons durant près de deux heures et admirons ces multitudes d'espèces de poissons, mollusques, coquillages



longues queues permet à chacun d'exprimer son être profond ; les déclics des appareils photos s'enchaînent, les réflexions aussi ; dans tout homme sommeille l'animal...

La visite se clôt par un remerciement chaleureux à cet éleveur passionné par ses bêtes et momentanément par les Morgan ; il choisira la plus jolie et l'adoptera quelques instants : photo. L'étape suivante nous fera traverser de très jolis villages au fil de routes secrètes, tantôt boisées, tantôt découvertes, souvent sinueuses et bosselées, égrainées de calvaires et nous arriverons ainsi au Relais des randonneurs, pour un déjeuner bien mérité.

Après-midi au rythme effréné de nos engins, et retour vers l'hôtel du Parc car nous avons



avec le sentiment merveilleux que nous sommes les seuls à les voir puisque les pékins ne sont pas admis pour cette soirée privée.

Apothéose finale : dans une salle tropicale entre lagon et lianes, des tables ont été dressées pour un dîner somptueux au cour duquel Manu, en compagnie de Scarlett Torris-Goeman, remettra le trophée "Jean-Pierre Goeman" de l'homme de l'année MCF 2011 à Jacques Vuye. Emotion, applaudissements, vive reconnaissance à Maître Jacques pour cette distinction et l'organisation très classieuse et raffinée de cette soirée .

Trois petits pas sur le port de Boulogne et retour à l'hôtel pour de jolis rêves où flottent nos Morgan.



Dimanche

Réputation oblige : nos Miss sont demandées pour honorer la ville d'Hardelot qui nous a accueilli pour ce week-end ; parade sur un front de mer blond et pâle, arrêt des jeunes filles qui font le bonheur de quelques badauds, révérence et départ pour le culte du dimanche : ce sera l'abbaye de Valloires, superbe abbaye cistercienne habillée d'une architecture XVIII^e, nichée au fond d'un vallon ; recueillement et beauté.

Les équipages assagis repartent en ordre croissant pour une dernière étape qui a le charme de la campagne anglaise ; nous remontons la vallée de l'Authie, discrète et romantique, tous concentrés sur le derrière de celle qui nous précède ; pas question de doubler ou de laisser passer la suivante car l'arrivée doit être impeccable ; de la number one à la last one, les miss, après avoir sagement patienté derrière le rideau de scène, découvrent un lieu merveilleux, entre ciel et terre, où tout est calme et recueillement ; ce sont les landes du Nord, blondes et ventées, douces et rudes à la fois, qu'il faut apprendre à aimer.

Notre dernier repas sera dans ce restaurant du bord des sables "La Madelon fleurie" où l'on peut lire, à l'attention de nos demoiselles, "Soyez les bienvenues à l'auberge de la Madelon fleurie" ; décidément quelle finesse, bravo Jacques, tu n'oublies rien et sais si bien les honorer.

Je ne reviendrai pas sur le final exemplaire de ce merveilleux périple ; la n°1 restera notre chouchoute et j'imagine que sa sortie en ambulance fera la photo du mois (mais quelle idée de se faire attribuer le n°1 !).

Merci à tous et souhaitons lui un prompt rétablissement. ■

Marie-Odile REGLADE



Sur le tarmac en Tasmanie

La légende MORGAN

en marche



Traduction d'un article sur la restauration d'une Morgan 4/4 Series 1 dans la revue Australian Classic Car de mars 2012.

Il va chercher quelques boîtes pleines de photos. De la Ford Custom Line, au Coupé Ford Victoria jaune et blanc - magnifique -, à la Repco Ricardian, la Bedmore Specials, la Richards F2, l'Elfin Catalina, la Ford Formula, une Ford Formule V, un groupe de NB Falcon Sprint, ou l'ancienne Austin Healey de Pat Moss, une Bentley 3 litres, etc...

Il a toujours quelques modèles intéressants dans sa collection, "bien que l'industrie viticole contribue à bien dégarnir mon portefeuille", dit-il... Parky est Président Exécutif du Galvanised Wine Group qui inclut les labels Penny's Hill et Mr Riggs. Une de ses voitures actuelles est une très rare Austin-Healey 100S mais nous nous concentrons aujourd'hui sur un chapitre authentique de l'histoire du sport automobile en Australie, la première Morgan 4 roues livrée sur notre continent et destinée à la compétition.

Tony Parkinson en connaît un rayon en anciennes. Il en a possédé quelques-unes au cours des années et en tant que directeur du Département "Historics" du Grand Prix F1 de Melbourne ces 7 dernières années il a rassemblé quelques beaux spécimens pour notre plaisir.

Jusqu'en 1936, le célèbre fabricant anglais s'était concentré sur la production de 3 roues, mais il rejoint le mainstream de l'industrie automobile en lançant cette année-là la 4/4 Série 1. La voiture de Parky a le numéro de châssis 079 et le numéro de moteur M97. Elle fut expédiée de l'usine Morgan pour l'Australie le 21 septembre 1936 et fut enregistrée à l'importation chez Bry-Law Motors (plus tard Bryson Motors) comme "châssis roulant".

079 était équipée d'un moteur Coventry Climax 1122cc., avec une boîte Meadows (le H à l'envers), le capot, des ailes et un pare-brise. Le reste de la carrosserie a été construit par Cheetham et Borthwick. Afin d'assurer la promotion des Morgan 4 Roues, Brylaw prit en charge la préparation pour la piste et Jim Boughton, manager chez Brylaw, se porta acquéreur de la voiture. Celle-ci effectua sa première sortie lors de la journée Melbourne Cup Day le 2 novembre 1937 à Phillip Island, où elle termina 6^e de la dernière course de 15 tours, à la vitesse moyenne de 57,6 miles/heure.

Plus tard en 1937, Boughton entreprend le voyage de 500 miles pour aligner la voiture au départ du 2^e Grand-Prix d'Australie du Sud à Lobethal, le 3 janvier 1938. Il termine la course-handicap de 100 miles en 5^e position. Son tour le plus rapide est bouclé en 7 minutes 37 secondes, contre 6 minutes 17 secondes pour la MGK3 de Colin Dunne.

En mars, Boughton participe à l'Interstate Grand Prix d'Albury mais ne termine pas cette course de 148,5 miles. Ensuite, c'est le retour à Phillip Island où la Morgan se place en 2^e position dans le Cowes Handicap, mais une rupture de joint de culasse la prive d'un bon résultat dans l'épreuve principale de 116 miles.

A la sortie suivante, à Bathurst le lundi de Pâques, 18 avril 1938, 30.000 spectateurs ont rejoint le nouveau circuit en graviers. La Morgan semble être déclarée forfait, car endommagée, ce qui pourrait expliquer sa conversion en monoplace par Barney Dentry. Il est fait mention d'une carrosserie en papier mâché sur une structure en fil de fer pour gagner du poids et quelques



photos d'époque semblent le confirmer. La conversion rendit nécessaire le déplacement de la colonne de direction en position centrale, avec la boîte de vitesse entre les jambes du pilote. La monoplace était prête pour la course de côte de Roy Boy le 1^{er} novembre 1938. Boughton étant un gars solide, l'espace a du manquer dans le cockpit pour le maniement de la boîte (et sa désintégration pendant la course)...

La voiture fut ensuite alignée dans le Grand-Prix d'Australie à Lobethal le 2 janvier 1939, un événement d'importance avec 60.000 spectateurs. La Morgan ne termine pas dans le Grand-Prix-Junior. Dans la course principale, Boughton assure néanmoins et additionne quelques bons chronos avant que des ennuis moteur l'obligent à l'abandon au 10^e tour.

Boughton continua de présenter la petite Morgan dans de nombreuses courses - Apendale, de nouveau Bathurst (bitumée entre-temps), Albury, Roy Boy, Lobethal (heurtée à l'arrière par la MG TA de Allan Tomlinson, blessé dans l'accident)...

Après avoir servi dans la RAAF et la RAF pendant la 2^e guerre mondiale, Boughton ne revient pas à la course automobile. La petite Morgan est remise jusqu'à son démontage dans les années 60. Après quelques transferts, 079 devient la propriété de Craig Schubert. En 2006, alors qu'il organisait le "Lobethal Carnival", en souvenir du Grand-Prix de Lobethal, Parky est contacté au téléphone et apprend que "une Morgan y ayant couru en 1938, 1939 et 1940 se trouve à Lobethal".

Parky fut intrigué. Comme il dit, "c'est de la folie, tout simplement". Il rechercha la voiture, prit contact avec les propriétaires précédents et en établit l'origine. Il prévoyait de reconstruire la voiture en joint-venture mais réalisa le projet en solo.



Le transporteur dut s'y prendre à 3 fois : "il y avait 55 roues (seulement 6 du bon modèle), 10 blocs-moteurs, 4 trains avant et d'innombrables composants de suspension. Le tout occupait la moitié de la surface de mon grand hangar. J'ai commencé à douter, car ce n'étaient qu'une pile d'éléments rouillés et disparates. Avec Tony Heard, nous décidions de les trier pour nous débarrasser des pièces inutiles". La vente de celles-ci contribua à financer l'achat de la voiture.



Parky ne connaissait pas grand-chose sur les Morgan et n'avait jamais rencontré Tony Heard avant l'achat de 079. C'était une association fortuite. "Tony mit beaucoup de passion dans la voiture. Son sens du détail et la recherche de la conformité ont joué un grand rôle".

La restauration n'était pas tout à fait terminée pour le Lobethal Carnival de 2009. Les deux Tony décidèrent quand-même d'y présenter la voiture. Bien qu'inachevée, celle-ci fut la star et l'attraction de la journée. La restauration était achevée le 1^{er} mai 2010. La voiture fut présentée aux amateurs à Goolwa puis confiée pour une course de démonstration à John Bowe, grand pilote auto australien, qui après 30 tours de circuit "ne voulait plus sortir de la voiture", d'après Parky.

Mis à part sa grande valeur et son importance historique, cette Morgan de 1936 procure une sensation de conduire pas trop différente de celle des modèles ultérieurs des années 40, 50 ou même 60. On est assis près du volant et le regard sur le capot évoque nos rêves de jeunesse de conduite à l'ancienne. Le Coventry-Climax de 1192 cc ne livre pas un couple monstrueux, mais le bruit rappelle un autre temps : on entend la respiration du carburateur, l'enclenchement et le bruit des composants mécaniques, communiquant exactement ce qui se passe sous le capot - dans cette voiture, la vitesse n'est pas une fin en soi.

Les roues avant sautillent de bas en haut, reproduisant la plus petite imperfection de

la route. Dieu seul sait ce que représentait le travail du pilote sur les graviers ou le bitume de Bathurst, ou pire encore, sur le long et inoubliable circuit urbain de Lobethal, où les imperfections de la route imposaient de rester accroché au volant, tour après tour. Mais la vision des roues avant non carrossées rend possible un placement idéal de la voiture, très précis en courbe. Et la tendance progressive au survirage est non seulement aisément contrôlable mais proprement excitante : on a l'impression qu'il suffit de tendre son derrière à droite ou à gauche pour le déclencher... Le levier de vitesse en H inversé demande une attention particulière - gare au pilote distrait, qui confond la première pour la quatrième... La vieille boîte Meadows n'aime pas beaucoup être chahutée, mais c'est une bonne chose. Cela impose de réfléchir à ce qu'on est en train de faire avec le levier de vitesse...

Cette restauration très minutieuse a eu pour résultat une voiture probablement bien plus performante et fiable que l'original. Pas étonnant que John Bowe ne voulait pas en sortir. Avec davantage de carburant, j'aurais bien ajouté, comme lui, 30 miles au compteur... ■

Texte : Paul MURRELL, Photos : Bob TAYLOR
Rédacteur en Chef : Tim ROBSON
classicar@mynrma.com.au

Traduction : Yves SWARTENBROEKX
Avec l'aimable autorisation de l'éditeur,
NRMA Publishing
Remerciements aussi à Moira PENMANN,
The Media Company

Spécifications :

**Morgan 4/4 Série 1,
1936**

Puissance : 34 bhp à
4500 tours/minute

Longueur : 3404 mm

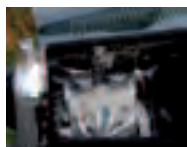
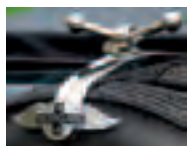
largeur : 1372 mm

Poids : 636,4 kg

Vitesse de pointe : 75
mph (120 km/h)

Accélération :
0 - 80 km/h : 16 secondes

Production :
663 exemplaires,
de 1936 à 1939



La recette du Copilote



Parfois, le copilote ne fait pas que le copilote... Il se charge aussi de l'intendance. Il faut bien que le pilote puisse se concentrer sur la conduite et disposer du temps nécessaire à

bichonner sa Morgan. Cette rubrique vous présente une astuce ou une recette du copilote - recette au sens figuré ou au sens propre, car certain(es) ont des talents culinaires insoupçonnés et au top-niveau. Nous commençons avec un réel cordon bleu : Fred Burel, du "Potager de Fourqueux" ne conduit jamais la Plus 8 de Christine, mais il cultive lui-même ses légumes (bios et parfois rares) avec amour et talent. Il nous présente une recette facile et toute personnelle.

Feuilleté d'asperges *(pour 4 personnes)*

Prendre une pâte feuilletée Herta marquée "plus épaisse"

Découper 4 rectangles de 8 x 13 cm.

Préchauffer le four à 210°.

Faire cuire les rectangles environ 15 mn (couleur dorée, soutenue) sur une plaque munie de papier cuisson.

Au sortir du four (brûlant), couper longitudinalement les rectangles avec une longue lame très coupante, en 8 morceaux de 4 x 13 cm.

Dans une casserole, 30 cl de crème fraîche entière et 1/2 jus de citron, sel, poivre : faire cuire pour épaissir légèrement.

Déposer les asperges plus ou moins cuites sur 4 fonds de pâte

Verser 3 cuillères à soupe de crème,

mettre les 4 couvercles de pâte et...

Servir avec le sourire.

Frédéric

À vous de jouer !

Grand JEU du NEWS

La photo déplacée, cherchez l'erreur.

Un nouveau badge du MCF à gagner !!!!

Dans ce numéro du News se trouve une photo, une seule, qui a été déplacée. Elle correspond à un autre reportage que celui dans lequel elle est insérée.

De quelle photo s'agit-il ? Sur quelle page ?

Merci d'envoyer vos réponses par mail à : communication@morganclubdefrance.fr, au plus tard le 31 juillet 2012.

Le premier prix - un nouveau badge du MCF - (valeur 70€) sera tiré au sort parmi les 5 premières réponses exactes reçues, la date d'envoi par mail faisant foi.

Les résultats seront communiqués début août sur le site web du MCF.



AUTOMOBILES DE COLLECTION



Vente, achat et dépôt-vente

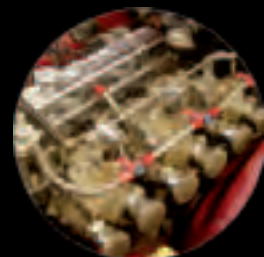


Entretien Morgan

56 BOULEVARD DE LA BEAUJOIRE - 44300 NANTES

TÉLÉPHONE: 02 40 255 112 - PORTABLE: 06 13 20 29 54

Site: www.obolides.fr - Mail: contact@obolides.fr



Morgan, champion de la voiture verte ?



Comme pour la plupart d'entre nous, ma passion pour Morgan s'est d'abord portée sur la voiture elle-même. J'ai découvert cette marque alors que j'étais étudiant à Lille et que j'assistais au départ du Rallye des Routes du Nord en 1965 où étaient engagées les deux Morgan des frères Savoye. Depuis, cet attrait n'a jamais cessé, il s'est ainsi concrétisé 29 ans plus tard par l'acquisition de ma première Morgan, un Plus 4 Tourer, moteur Rover. En revanche, je n'imaginai pas en 1965 l'intérêt que pouvait présenter l'entreprise Morgan et c'est beaucoup plus tard, grâce à mon activité professionnelle exercée - entre autres - dans le secteur automobile, que j'ai pris conscience de la personnalité exceptionnelle de cette société due, évidemment à celle de ses dirigeants et en particulier à celle du père de Charles, Peter Morgan, décédé en 2003.

Rappelons, pour l'anecdote, que lors de l'émission de télévision 'Troubleshooting' qui opposa en 1990 Peter Morgan au PDG de ICI Chemical, Sir John Harvey-Jones, ce dernier reprocha à son interlocuteur des méthodes de management plutôt 'archaïques'. Peter avait répliqué fermement à son détracteur. D'une part, il estimait qu'il n'avait pas de leçons à recevoir alors que sa société bénéficiait d'un carnet de commandes de 7 ans et, d'autre part, il considérait son personnel comme une valeur essentielle avec un savoir-faire si particulier qu'il ne pouvait se permettre d'en faire une variable d'ajustement. Le débat entre les deux hommes a vite tourné au dialogue de sourds, mais suite à cette émission, le carnet de commandes

de Morgan fit un bond spectaculaire. Par la suite, Peter Morgan enfonça encore le clou en publiant la dernière brochure publicitaire du XX^e siècle, avec le slogan "No compromise" répété quasiment à chaque page. Les valeurs éthiques étaient très à l'honneur.

Certes, les temps ont changé, les délais de livraison aussi (ils sont beaucoup plus courts), mais Morgan, tout en restant fidèle à son caractère artisanal a poursuivi son parcours original sur l'étroite ligne de crête qui sépare la tradition de la modernité. C'est ainsi que, sans vraiment infléchir sa politique, la société Morgan devient presque malgré elle, avec la **4/4 sport**, un champion de l'écologie. Mieux encore, ses procédés de développement de produit et de fabrication qui ne se limitent pas à ce véhicule, peuvent être considérés comme des modèles particulièrement vertueux pour la planète. La petite entreprise centenaire des Midlands pourrait bientôt devenir un 'business case' pour les écoles de management qui enseignent la RSE (Responsabilité Sociétale et Environnementale). La preuve ?

Les anglais sont friands de benchmarking, cette technique qui consiste, pour les entreprises, à se noter et à se comparer les unes aux autres pour

essayer de profiter des meilleures pratiques. C'est ainsi que le Groupe de consulting Clifford-Thames associé à l'Université de Cardiff a conçu un indicateur appelé **ERV** (Environmental Rating for Vehicles). Cet indicateur synthétise les données fournies par tous les constructeurs d'automobiles au monde pour établir le classement de chaque véhicule selon son impact sur l'environnement. Trois composantes sont prises en compte :

- les émissions de gaz à effet de serre (dont le CO₂) et les gaz toxiques,
- l'empreinte écologique (en particulier - mais pas seulement - le produit 'poids x longueur x largeur'),
- l'énergie nécessaire pour fabriquer le véhicule.

Le résultat ? La moyenne des ERV est de l'ordre de **15**. Plus l'ERV d'un véhicule est élevé, meilleur est son impact sur l'environnement. Pour les Morgan, la **4/4 sport** présente un ERV de **28** (meilleur que celui d'une Toyota Prius - 24 - handicapée par son poids et le recyclage de ses batteries) et la **Plus 4** un ERV de **23**. A titre de comparaison, le plus mauvais ERV est celui de la Bentley Arnage (**2**) et le meilleur celui de la Smart 61 hp (**60**).

Au-delà de ces chiffres, ce sont les particularités de l'entreprise Morgan qui jouent en faveur d'un ERV élevé :

- Morgan fait appel à des motoristes de 1^{er} plan : Ford et BMW en l'occurrence, qui offrent des mécaniques économes en carburant et peu polluantes,



- Le poids des voitures reste particulièrement bas (~ 800 à 1100 kg) en raison des matériaux choisis et d'équipements limités au strict nécessaire,
- Le choix du bois et de l'aluminium recyclé pour de nombreuses pièces de carrosserie allège le véhicule et fait appel, pour le bois, à des ressources renouvelables,
- Peu de composants en matière plastique d'origine pétrolière sont utilisés, en revanche le cuir occupe une place de choix,
- La durabilité des produits (20 à 35 ans, voire davantage) et la continuité dans les pièces de rechange (50 ans) dépassent de très loin les chiffres des autres constructeurs.

Mais le meilleur reste à venir. Le système de production de Morgan constitue un cas unique

dans le monde des constructeurs d'automobile. Il s'agit, en effet, d'un système qui, contrairement aux modèles de ses concurrents, s'adapte extrêmement facilement aux évolutions du produit. Ces dernières se limitent, pour les véhicules existants, aux exigences des normes d'homologation des principaux marchés mondiaux et à la résolution de quelques problèmes de qualité ou de fiabilité. Les évolutions de produit sont également complétées, depuis l'an 2000, par la création de nouveaux véhicules tels que la ligne Aero, le Threewheeler et la renaissance de la Plus 8. Les anglais dénomment ce système : le **Micro Factory Retailing** (MFR). Ce MFR correspond, en l'occurrence, à une unité d'assemblage hyperflexible, nécessitant peu de surface au sol, économe en énergie, équipée de machines légères et simples (faible investissement), alimentée par des fournisseurs et des sous-traitants de proximité et s'appuyant sur une main d'œuvre qualifiée.

S'ajoute à ce tableau, une dimension exceptionnelle, celle de l'affectivité de la part des clients. Ceux-ci aiment leur voiture, aiment leur marque, aiment les gens qui y travaillent. L'usine a d'ailleurs, depuis longtemps, organisé des visites quasiment touristiques au profit de ses clients ou de prospects désireux de découvrir des ateliers et des hommes qui semblent sortis d'une autre époque. Un must !

Hélas, ce modèle constitue une véritable hérésie aux yeux des financiers qui se sont glissés au Conseil d'Administration et qui préféreraient investir dans quelques robots, ou délocaliser ce MFR vers des pays à bas coût et plus proches de nouveaux marchés.

C'est pour maintenir son implantation à Malvern que l'esprit Morgan insufflé par la famille créatrice reste présent à travers les recherches engagées, en partenariat avec les universités voisines, sur des véhicules complètement nouveaux encore plus écologiques : le véhicule 100 % électrique (Plus E) et le Life Car (à pile à combustible). On sent ainsi que l'époque du "No change" est définitivement révolue. En septembre 2002, le magazine officiel de l'entreprise, 'Malvern Link' citait déjà John F. Kennedy "Change is the law of life. And those who look only to the past or present are certain to miss the future" (*Le changement est la loi de la vie, ceux qui n'ont les yeux fixés que sur le passé ou le présent sont certains de manquer le futur*).

Dix ans plus tard, cette formule est plus que jamais d'actualité. Mais ne soyons pas naïfs, la logique purement financière est loin d'avoir disparu et les actionnaires de notre chère entreprise ne pourront peut-être pas éternellement résister aux sirènes de la mondialisation. Ainsi, peut-être irons-nous un jour visiter les ateliers de Tata motors où, sur une chaîne de montage, coincée entre un pick up et un 4 x 4, une petite 4/4 Connaught green nous tendra son volant en nous suppliant de la sortir de là ! ■

Alain HERMAN



PS : Cet article est inspiré par le document beaucoup plus complet "Why Morgans are Green" de Paul Nieuwenhuis & Peter Wells que je recommande : http://www.morgan-motor.co.uk/pdf/green_version_3.pdf

À vos agendas !

Les sorties du MCF



Du 5 au 8 octobre 2012

MOG 2012, de la Camargue aux Gorges du Verdon en passant par le circuit mythique du Castellet (tours de piste prévus), manifestation couplée avec l'évènement des 10 000 tours du Circuit Paul Ricard. Ce MOG sera placé sous le signe des "années 60".

Post-MOG le lundi 08

Voir le programme sur le site du MCF

POSSIBILITÉ DE S'INSCRIRE SUR LA LISTE D'ATTENTE

Délégation Centre, Marcel Treton

Les 22 et 23 septembre 2012

Sortie Automnale en Mayenne.

Champignons et petit patrimoine : visite guidée de plusieurs moulins à eau le long du cours de l'Erve, dans la région de Mayenne. Gastronomie de saison autour des champignons.

Inscriptions auprès de Marcel Treton ou Alain Levéjac

Délégation Sud-Ouest, Marilou Bazin

Les 8 et 9 septembre 2012

La vallée des merveilles - Voyage au centre de la terre. Un autre Sud-Ouest.

Bulletin d'inscription sur le site du MCF

Délégation Grand-Est, Roland Buecher

Du 7 au 9 septembre 2012

Sortie en Allemagne du Sud.

Pour les amateurs, s'inscrire auprès de Roland Buecher

Délégation Flandres-Ardenne-Picardie, Emmanuel de Vicq

Le 2 septembre 2012

Canaux et remparts de Wallonie.

Balade d'une journée en Hainaut(s)... belge et français avec visite du Canal du Centre avec ses ascenseurs hydrauliques et circuit autour des remparts de Binche et ceux du Quesnoy.

Inscription auprès de Emmanuel de Vicq

Délégation Bretagne, Jacques Noël

Du 1^{er} au 3 septembre 2012

Côte d'Emeraude et Vallée de la Rance.

De la Pointe du Grouin au Val André, une percée prestigieuse entre Dinard et St Malo.

Inscriptions closes, sortie complète.

Le Mans Classic.

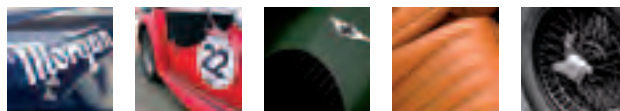
Du 6 au 8 juillet 2012

L'autre grand rendez-vous national du MCF.

Présence sur le circuit sur un grand espace Morgan près de la passerelle Dunlop avec le club anglais MSCC, plus de 400 Morgan en tout sont attendues. Accès aux stands, tours de piste (selon inscription), évènements, animation boutique, visite de Charles Morgan à l'occasion du 50^e anniversaire de la victoire de TOK 258.

Sortie complète / liste d'attente.

Jean-Louis Moreau, Gérard Gautier



Le MCF recherche son

DÉLÉGUÉ BOUTIQUE

Vous avez le sens de la mode, vous aimez les beaux objets autour de la Morgan, vous souhaitez vous investir pour le club ?

La mission du Délégué Boutique, c'est la recherche, l'achat d'objets et d'articles pour la vente à la boutique du club, avec la mise en place de la logistique, la gestion du stock - tout ceci en étroite liaison avec le Bureau. Une activité concrète, gratifiante à travers les contacts avec les membres et l'équipe des bénévoles qui gère le club.

Si vous êtes intéressé par ce poste, merci de vous adresser à Bertrand Moutard-Martin par téléphone ou mail president@morganclubdefrance.fr

Le NEWS du MCF

Edité par le Morgan Club de France.
Magazine des membres de l'association MCF
Non destiné à la vente, Valeur faciale 10€
Tirage : 700 exemplaires, Périodicité : bi-annuelle

Rédaction - Direction publication : Yves Swartenbroekx
Direction artistique : Florence Lacroix, Sté Alisker
Réalisation : Alisker Communication, Impression : Cloître
Edité par : Morgan Club de France, Assoc. Loi 1901
Maison des Associations du XIV^e Ardt.
22, rue Deparcieux, 75014 Paris

Encore plus d'infos

www.morganclubdefrance.fr

Crédits photos

Photo de couverture : J.C. Tornior, avec nos remerciements.
Pages intérieures : C. Creveau, D. Hallawell, Morgan (usine),
W. Sauer, G. Sigot, Y. Swartenbroekx, Bob Taylor, J. Tellier.

Conseil d'Administration

Bureau :

- Bertrand Moutard-Martin, Président
- Alain Herman, Secrétaire
- Patric Mourgère, Trésorier
- Yves Swartenbroekx, Secrétaire Adjoint

Délégués techniques :

- Boutique : Patric Le Quilliec
- Communication : Yves Swartenbroekx (interim)
- Contrôle finances : Alain Luce
- Informatique : Jean-Léon Marique
- Mécanique : Jean-Claude Tornior

Délégués Régionaux :

Marilou Bazin, Patrice Arnaud, Roland Buecher,
Emmanuel de Vicq, André Granet, Jean-Louis Moreau,
Jacques Noël, Christophe Roux, Marcel Treton,
Jacques Valette.

Participez à la vie du NEWS !

Pour le News, merci à tous ceux qui contribuent à la vie de ce magazine. Pour optimiser vos envois, transmettez-nous vos textes sous format Word sans illustrations, et vos images séparément en bonne définition JPEG (200 ou 300 dpi).



MORGAN MOTOR COMPANY

MARCASSUS *Sport*

Distributeur Officiel Morgan
N°1 Lotus en Europe
Caterham Driving Experience France

Quand le sport devient passion

T : +33 (0) 562 122 900

RETROUVEZ NOS VEHICULES DISPONIBLES SUR WWW.MARCASSUS-SPORT.COM



DRIVEN AT HEART



Morgan Belgium Garage Albert

Tél : +32 2 410 64 43 - Fax : +32 2 410 89 65
rue Osseghem 84-86 - B 1080 Bruxelles

www.morgan-belgium.com



Organisateur de Rally



Showroom



Accessoires
Pièces d'origine



Gardiennage - Parking



Réparation - Restauration - Entretien