

En Morgan du Nord au Sud...



- MOG 2012
- 3-Roues ancien et nouveau
- Le Mans Classic
- Dans les îles...



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

Le mot du Président

Chers Membres et Amis,

Lorsque vous recevrez ce News, j'aurai presque terminé ma première année de présidence du club.

Avec le bureau et les délégués, nous avons passé un certain temps à élaborer des documents administratifs et juridiques : refonte des statuts, création d'un règlement intérieur, mise en conformité avec la Préfecture. Ce ne sont pas les tâches les plus passionnantes du club. Mais c'était aussi utile que nécessaire pour une association désormais forte de 440 membres ; nous n'étions que 220 à fin 1998.

Heureusement nous avons vécu une année 2012 sympathique et distrayante avec 14 sorties régionales "club", sans oublier deux grands temps forts :

- Le Mans Classic avec la visite de Charles MORGAN à notre stand.
- Le MOG 2012 "Camargue" au cours duquel vous avez pu découvrir les spécialités camarguaises, notamment celles liées à l'élevage des taureaux et des chevaux.

Un autre évènement important a marqué l'année : la sortie, par l'usine de MALVERN, d'un nouveau "Threewheeler". Reverrons-nous des 3-Roues aux sorties du club ? La chose est possible, compte tenu de ce que l'autonomie de ce nouveau "piège", appellation contrôlée donnée

par les tricyclecaristes à leurs engins, sera sans doute plus élevée que celle de ses ancêtres !

Comme vous le verrez sur la convocation jointe à cet exemplaire de votre revue, vous êtes conviés à l'AG qui se tiendra au Novotel du Pont de Sèvres, lequel possède un grand parking souterrain, de nombreuses chambres et est situé juste à une station du tramway dont le terminus est Porte de Versailles. Cela facilitera l'accès à Rétromobile pour nos amis des régions.

Lors de cette AG, nous vous présenterons tous les projets pour l'année 2013. J'espère que, dans cette panoplie, chacun pourra choisir ce qui correspond le plus à ses goûts. J'espère aussi que le Conseil d'Administration de fin Novembre aura réussi à améliorer la possibilité d'inscription de tout membre à toute manifestation, où qu'elle soit : il s'agit d'un problème récurrent qui me tient à cœur et qui n'est pas si simple à résoudre.

En attendant de vous revoir à Paris le 9 Février, je vous souhaite, à tous et à toutes, de passer un joyeux Noël et de bonnes fêtes de fin d'année.

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,

Me-revoilà !
Aujourd'hui, on ne peut plus parler d'intérim à la communication du MCF. Je suis reparti pour quelques tours pour la rédaction de notre revue, motivé par les commentaires positifs suite à la parution du dernier numéro du News. Toutefois, si un amateur bénévole souhaitait reprendre cette fonction, qu'il me contacte ou le Bureau à ce sujet... Le dernier numéro a fait l'objet de compliments, y compris en provenance des USA et d'Australie, et certains d'entre-vous m'ont prodigué des encouragements à continuer. Avec aussi quelques suggestions constructives...

Didier Coste, professionnel de la presse automobile et artisan du succès du News du MCF - il a beaucoup œuvré pour notre revue ces dernières années, qu'il en soit remercié - m'a suggéré "moins de photos en petit format, plus d'opulence au niveau du visuel". Le message est passé et il en est tenu compte autant que possible dans ce numéro, passé de 36 à 40 pages pour l'occasion. Mais nous sommes toujours tributaires de la longueur des textes dont nous disposons. Plus ils sont étoffés, moins il y a de place pour l'illustration. Il faudra limiter nos ardeurs et nous imposer des textes plus concis...

Au Mans Classic, j'ai rencontré Charles Neal,

rédacteur en chef de Miscellany, la revue du club anglais MSCC, dont je suis membre. Il a jugé très positivement notre revue. Nous nous sommes proposés un échange d'informations réciproque. La même chose sera mise en place avec un club américain (revue The Morganeer) et le club Allemand (Morgan-Post). Les résultats seront visibles dans les numéros suivants. En fait, nous ne manquons pas de matière pour notre magazine.

Vous trouverez dans ces pages un bouquet de reportages sur les sorties, l'histoire de Morgan, l'actualité de la marque et de l'Association, un peu de divertissement... à l'image de la vie du club et de sa diversité. Au passage, n'oubliez pas de consulter le site Internet du MCF : avec au moins une nouvelle «dépêche» par semaine il présente des infos d'actualité en complément du magazine.

Une année s'achève, riche en évènements au MCF. Avec le temps et l'expérience, notre revue va s'améliorer et s'approcher de la bonne formule. Et n'oubliez pas : c'est aussi votre revue. Alors faites-nous part de vos suggestions et avis. Vos contributions sont les bienvenues.

Bonnes fêtes de fin d'année.

Yves SWARTENBROEKX

Sommaire

6

News du Club

Nouvelles des membres



7

Balades / Sorties / Rencontres

Rencontre normande avec le New Forrest Morgan Club



8

Balades / Sorties / Rencontres

Sorties Gerberoy



10

Balades / Sorties / Rencontres

Rendez-vous à la Cantine des Italiens



12

MOG 2012

De Camargue en Provence. Le Sud, toujours le Sud.



16

Législation

Morgan 3 Wheeler : une législation bien spécifique



18

Événement

Le Mans Classic 2012
Le cinquantenaire



22

Histoire

1909 - 1952
La mue de 3 à 4 roues



24

Balades / Sorties / Rencontres

Circuit des Merveilles



26

Balades / Sorties / Rencontres

Automnale en Mayenne



28

Balades / Sorties / Rencontres

Côte d'Émeraude et Vallée de la Rance



30

Balades / Sorties / Rencontres

Les Dombes...
Ou La Dombes ?



32

Ailleurs

Harissime : Habana et Honolulu en Morgan



34

Histoire

De l'échec au succès



36

News du Club

Nouvelles de l'association :
Assemblée Générale



Le coin du secrétaire



Au 12 novembre, le Club a enregistré 438 cotisations 2012 et 13 adhésions nouvelles 2013 (depuis le 1^{er} octobre). Pour mémoire, le nombre de cotisations 2011 était de 395. D'autre part, en rassemblant des archives du fichier du club depuis une dizaine d'années, nous avons pu reconstituer un fichier de 649 membres, composés de membres dits 'actifs' (à jour de cotisation) et 'inactifs'. Ces derniers sont susceptibles de redevenir actifs un jour ou l'autre et d'avoir la chance de retrouver ainsi leur numéro de membre créé en 2000 lors la restructuration du fichier du club.

Ce fichier est désormais hébergé sur un serveur sécurisé qui intègre la base de données des membres et apporte un service appréciable dans la gestion des cotisations (outil Intranet). Progressivement, cet outil est appelé à étendre ses fonctions à la gestion des manifestations, à commencer par les plus lourdes (le MOG notamment), puis à celle des sorties organisées par les délégations et à celle de la boutique. Ces évolutions sont rendues nécessaires par les exigences réglementaires de plus en plus strictes qui encadrent l'activité des associations tant aux plans de leurs responsabilités que de leur comptabilité.

Pour faciliter le règlement des adhésions (nouveau membre) et du renouvellement des cotisations, nous testons le mode de paiement sécurisé Paypal qui sera opérationnel dès la parution de ce News. Nous prévoyons d'étendre ensuite ce mode de paiement aux manifestations, sorties et à la boutique. Il devrait être apprécié par tous ceux qui souhaitent limiter leurs règlements par chèque et par virement, à commencer par nos amis étrangers.

Nous avons pensé que, pour l'année 2013 où le Morgan Club de France célébrera ses 40 ans, chacun d'entre vous aura plaisir à renouveler sa cotisation. Vos cartes de membre 2013, imprimées à votre nom pour la circonstance, sont déjà prêtes et n'attendent qu'un geste de vous pour se glisser dans votre portefeuille. Ne tardez pas !

Bonnes fêtes de fin d'année. ■

Alain HERMAN



Bienvenue au Club ! Nouveaux membres

N°		
995	Bruno SOPRANZI	Roadster V6 - Roadster - noir
996	Marc GUENAUT	Plus 8 - Roadster - vert
997	Bernard GAULON	Roadster V6 - Roadster - vert
998	Philippe CHAUSSONNIERE	Roadster V6 - Roadster - vert
999	Pierre ELIZABE	Roadster V6 - Roadster - vert
1000	Françoise NINANE DE MARTINOIR	4/4 - rouge
1001	Patrick GUARDIOLA	Plus 4 - Roadster - vert
1002	Xavier GODFROY	4/4 - Roadster - vert
1003	Annette YOUNG	4/4 Sport - Roadster - vert
1004	Jacques AUDRERIE	Plus 8 - blanc
1005	Charles GUEZ	4/4 - Tourer - vert
1006	Alain BARATOUX	Plus 4 - bleu
1007	Michel NAMIAS	4/4 Sport - Roadster - rouge
1008	Jacques GUERIN	Plus 4 - Roadster - gris
1009	Chantal PERON	4/4 - Roadster - vert
1010	Daniel KRAFMULLER	Plus 4 - Tourer - vert
1011	Alain HALBERT	4/4 - Roadster - rouge
1012	Michel VERHAEGHE	Plus 4 Plus - Roadster - bleu
1013	Gerard DE GIER	Plus 8 - Roadster - rouge
1014	Philippe LE GUERINEL	4/4 - Tourer - vert
1015	Philippe MARQUENET	Plus 4 - Roadster - ivoire
1016	Henri-Jean VITTECOQ	4/4 - Tourer - beige
1017	Pierre GIRY	4/4 - Roadster - noir
1018	Michel MESNIER	Plus 4 - Tourer - ivoire
1019	Colette MARCHAND	4/4 - Roadster - rouge
1020	Jean-Pierre LEDUC	3W Standard - vert
1021	Jean-Marc RABY	Plus 4 - Roadster - vert
1022	Robert LACONDE	4/4 - ivoire
1023	Jean-Luc SOUVELAIN	Plus 4 - Roadster - vert
1024	Hervé DEPREAUX	Roadster V6 - Roadster - noir
1025	Willy LEMAIRE	4/4 - Tourer - jaune
1026	Pierre BOSSU	Plus 4 - Roadster - vert
1027	Vianney COMBELERAN	Plus 8 - Roadster - vert
1028	Christian TEKIELSKI	Plus 4 - Roadster - bleu
1029	Michel CROIZET	4/4 Sport - Roadster - vert

Nouvelles

des membres

Jumelage Morgan France-Japon



A propos de jumelage : la Morgan de notre Président a une sœur jumelle au Japon. Nous sommes à la recherche de son heureux propriétaire. Interview peut-être à lire dans le prochain News...

A l'occasion du centenaire, un premier contact avait eu lieu avec le MSCCJ (Morgan Sports car Club Japan). Un échange de mails et une prise de contact s'en étaient suivis, pour la mise au point d'une rencontre au Japon lors d'un déplacement professionnel. Deux ans avant, nous avons déjà visité le garage Morgan Auto Yaguchi Iwase de Tokyo tenu par le sympathique Hideto Watanabe, où se réparaient de très belles anciennes et moins anciennes Morgan.

A Tokyo en octobre 2010, 2 membres délégués par le MSCCJ sont venus nous souhaiter la bienvenue au Pays du soleil levant : échanges de badges et petits cadeaux. Et on nous informait que le Président nous attendait à Nagoya ou nous avions aussi prévu de nous rendre.

A Nagoya, nous avons assisté avec nos collègues Français et le Directeur de Maison de la France à un cortège de Morgan +8 et +4 conduites par le Président de l'époque Takashi Katayama, son Directeur des Relations Publiques Hideo Tagushi, avec de nombreux membres et le photographe du Club.

Après échanges de nos badges et dans une ambiance extraordinaire il est décidé, par Délégation de Patrick Le Quilliec, que nous allons jumeler le MCF et le MSCCJ. Nous en devenons tous les deux membres VIP quelques semaines plus tard (2011), le Président et son Directeur des RP devenant membres d'honneurs du MCF.

Depuis lors, le MCF a été mis à l'honneur dans leur revue "The Great Runabout", sur leur site internet et lors de leur assemblée, rappelant ce partenariat. Et pour le Mog Chamonix, ils ont offert au MCF une superbe banderole peinte à la main de plus de 3 mètres célébrant ce jumelage, envoyée 2 fois et malheureusement reçue trop tard du fait de problèmes de douane.

Nous venons d'être contactés à nouveau pour fêter avec eux le 40^e Anniversaire de leur Club, (1 an avant nous). Ma femme et moi avons rappelé tout l'attachement que nous portons à ce jumelage et allons les informer du sympathique appel de notre nouveau Président Bertrand Moutard-Martin, qui a proposé de les mettre en avant dans notre revue.

Plein succès à nos amis du MSCCJ pour ce 40^e Anniversaire, tous nos vœux de succès au nouveau Président Abe et merci à Katayama san et Taguchi san, pour avoir été les fondateurs Japonais de cette belle rencontre.

Avec toute l'amitié des membres du MCF. ■

Michel ROYBOZ

PS : Nous sommes heureux ma femme et moi de participer modestement à notre niveau au rayonnement de notre Club à l'International. Ce texte va être traduit en Japonais et envoyé avec le News. Pour tous les membres de notre Club qui souhaiteraient rentrer en contact avec le MSCCJ et faire un tour en Morgan sur les routes du Japon nous sommes à votre disposition pour vous aider.

Hommage à Evelyne Buecher +++

Notre ami Roland Buecher, Délégué Régional de longue date pour la région Grand-Est au MCF, nous informait du décès de sa chère épouse Evelyne par mail du 11 octobre :

"Mon Evelyne Chérie est partie parmi les anges à l'aube du 10 Octobre 2012. Je me suis rendu compte, que sous son caractère réservé se cachait une force et une volonté incroyables pour lutter contre la maladie. Malheureusement, cette dernière a eu le dernier mot".

Nous gardons en particulier le souvenir radieux de notre hôtesse du MOG Alsace 2008 : Evelyne, rayonnante et aussi royale que les Bugatti qui l'entouraient à Mulhouse. Toute la communauté



du MCF se joint au Bureau pour adresser nos condoléances attristées à Roland. ■

Yves SWARTENBROEKX

J'ai été très touché par les nombreux témoignages de sympathie reçus et qui ont fait ressortir la gentillesse, la disponibilité et l'écoute des autres de ma copilote. Evelyne restera bien présente en ma mémoire. Cordialement.

Roland BUECHER

Rencontre normande avec le New Forrest Morgan Club



Allan Stephenson du New Forest Morgan Club souhaitant une rencontre avec les membres de la région Normandie, je suis allé à la rencontre de nos amis anglais sur une suggestion de notre Président : entre Grandcamp-Maisy et Isigny, "Le Manoir la Rivière" sur la commune de Géfosse-Fontenay fait partie de ces gîtes de charme perdus dans la campagne Normande. Cette bâtisse médiévale située dans le parc régional des marais du Bessin, près des plages du débarquement, est à environ 285 kms de notre capitale.

Allan m'accueille chaleureusement et nous faisons connaissance avec son épouse devant le traditionnel thé tout en contemplant nos belles alignées. Je lui remets des dépliantes sur les endroits particuliers à visiter, lieux et monuments historiques et touristiques, restaurants gastronomiques et même recettes culinaires de ma Région. Il parle un peu notre langue et cela me sauve car moi, je suis resté trop longtemps sans pratiquer. Je prends néanmoins beaucoup de plaisir à échanger avec lui.

Toutes ne sont pas encore là mais déjà au loin des vrombissements mélodieux résonnent sur les petites routes sinueuses de la campagne environnante. Chacun ayant organisé son programme du séjour, celui de Mr et Mme Stevenson était la visite de la tapisserie de Bayeux.

Au total ce sont 5 Morgan, 2 Aéro-8, et 1 nouveau 3-Wheeler, qui sont au rendez-vous dans ce superbe endroit de verdure et de fleurs comme les aiment nos amis d'outre Manche.

Nous continuons les présentations parmi nos belles : bleue, rouge, verte ou blanche elles sont toutes magnifiques et font notre joie à l'arrêt comme sur la route.

Et c'est avec beaucoup d'enthousiasme que je me suis retrouvé sur le siège avant gauche du Trois roues puis de l'Aéro-8. Rappelez-vous, le

volant est à droite... Quelles sensations ce trois roues ! Les accélérations sont phénoménales, il s'accroche à la route et moi... je souris, heureux... Mais plus tard mon pilote dira que je me cramponnais au tableau de bord... il n'avait pas tout à fait tort malgré l'entière confiance que je lui faisais.



Pour l'Aéro-8... idem, le confort et la sensation de sécurité en plus ! séquence émotions.

La gentillesse de ce groupe m'a conquis tout au long de cette journée et le dîner en leur compagnie fut des plus chaleureux. Cet échange m'a permis de comprendre qu'ils se retrouvaient mensuellement à leur fameux Noggin et Natter - je vous laisse le soin de traduire.

Merci à eux pour cette rencontre. ■

Jacques VALETTE, délégué Normandie

Remerciements à nos hôtes Gérard et Isabelle LEHARIVEL pour leur accueil et leur table d'hôtes aux multiples traditions culinaires régionales.

Quelques liens :

www.lemanoirdelariviere.net

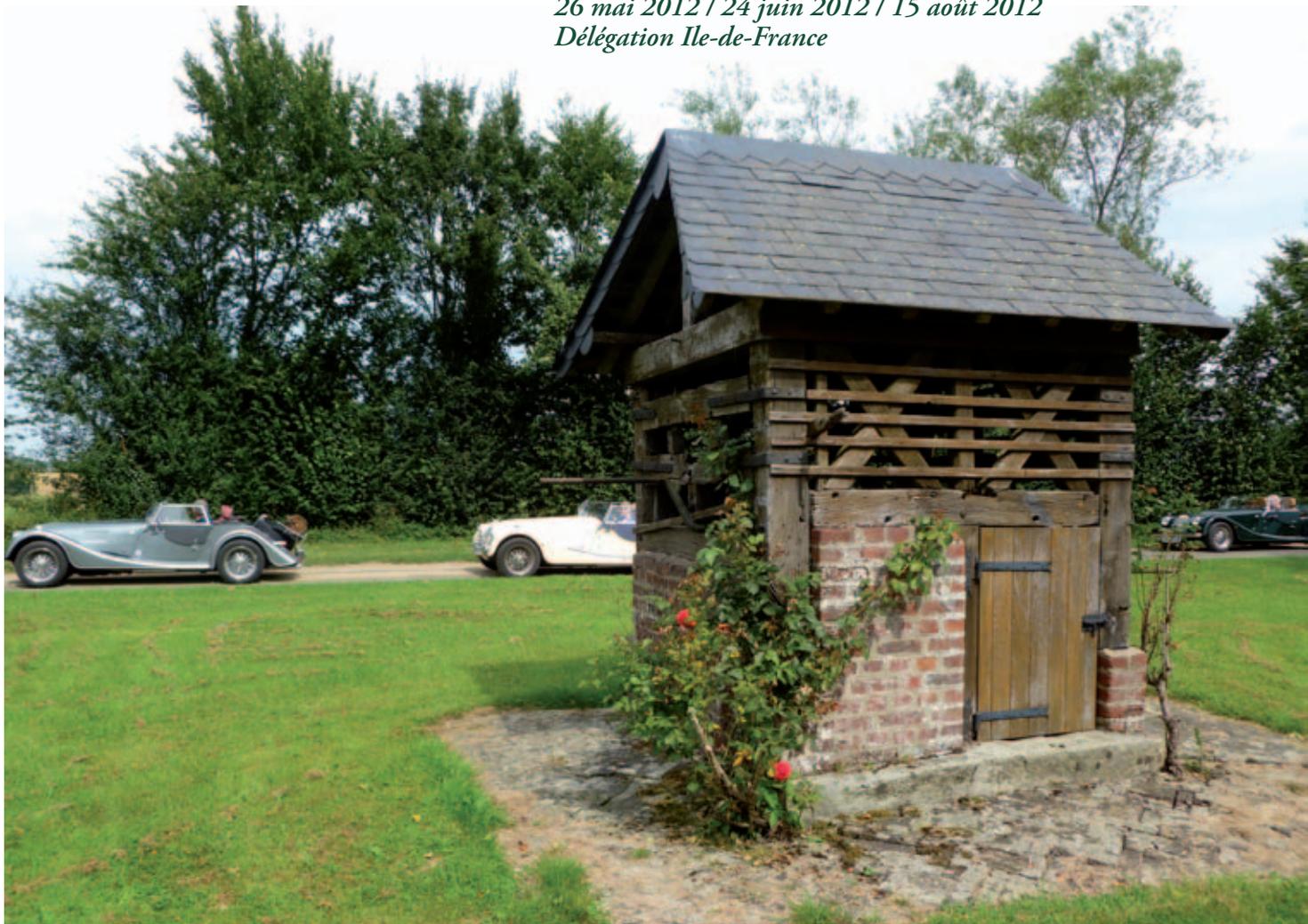
www.newforestmorganclub

www.logmog.co.uk



Sorties Gerberoy

26 mai 2012 / 24 juin 2012 / 15 août 2012
Délégation Ile-de-France



Les sorties Morgan ne sont pas toutes à l'initiative du délégué régional, elles sont aussi l'inspiration de ses membres. C'est ainsi que Françoise et Philippe COSSERON, bien introduits sur place, nous ont conduits au cœur de Gerberoy pour sa célèbre Fête des Roses.

En mai, ils nous ont soumis leur parcours après une reconnaissance qui nous a menés de St-Germain-en-Laye à Gerberoy (Oise), en passant par la non moins célèbre Côte de Chanteloup-les-Vignes où se sont déroulées tant de courses.

Nous avons ainsi apprécié les richesses du Pays-de-Bray, la variété de ses paysages verdoyants et l'accueil chaleureux de Françoise Guineau (Conseillère municipale) et de Madame Autricque (Maire de Gerberoy).

Tout semblait réuni : soleil, beaux villages fleuris, roses épanouies..., pour faire de cette sortie un beau rassemblement.

Le dimanche 24 juin, 23 Morgan et 1 Porsche ont répondu présent pour participer à la fête des Roses en tant qu'invitées d'honneur, pour un défilé en début d'après-midi à travers ce village médiéval classé parmi les 100 plus beaux villages de France.

Nous nous sommes arrêtés en chemin au Château de la Brétichère à Chaumont-en-Vexin, point de ralliement des morganistes partis de St-Germain-en-Laye et de ceux résidant dans le nord de l'Ile-de-France.

La pause "café-croissant", initialement prévue sur la terrasse du château, s'est finalement repliée en ses murs, car le ciel jusqu'alors incertain, a commencé à nous jouer des tours. Un petit crachin puis une pluie battante nous ont accompagnés tout au long de la journée.

Malgré cette météo défavorable, la bonne humeur du groupe est restée immuable, conforme à la chaleur de nos organisateurs qui ont tout mis en œuvre pour nous rendre cette journée agréable : apéritif dans les jardins de l'office du tourisme, buffet pour nous restaurer...

Lors de notre départ, Mme le Maire de Gerberoy est venue nous remercier en promettant de nous organiser spécialement une nouvelle visite de son village par beau temps.



Retour à Gerberoy le 15 août.

Nous avons contacté les participants du 24 juin pour ce remake "sous le soleil" mais, vacances oblige, peu ont pu répondre à cette invitation. Pour les dix participants et 6 Morgan, cette nouvelle rencontre restera dans les mémoires.

A notre arrivée à Gerberoy vers 11H30, un comité d'accueil nous attendait pour nous emmener pique-niquer dans les bois de Sapagny, à une dizaine de kilomètres de là. Un bel itinéraire nous permit de découvrir des petits villages typiques du pays de Bray tel Loueuse avec sa Rue aux Puits. Madame le Maire de Gerberoy - que nous appellerons très vite Yvette durant cette journée - nous arrêta plusieurs fois pour nous commenter l'architecture de sa région. Et pendant le trajet aller et retour, Françoise Fichet aura pu apprécier le dynamisme, la verve et l'humour de Madame Martinez, habitante de Gerberoy, dont ce fut la première escapade en Morgan.

Comme d'habitude, le pique-nique au milieu des bois a exalté nos membres qui ont déployé tous leurs talents culinaires sur le thème "Rose Rouge", en rappel à la fête des Roses. Ce repas fut un moment de partage avec les habitants, au son d'une musique médiévale, organisée tout spécialement pour nous. Chacun pu se régaler, à qui d'une terrine de saumon-turbot, de tarte tomates-cerises, de bavarois à la tomate, salades, tartes aux pêches, aux prunes...

La fin d'après-midi fut consacrée à une visite guidée de son village par Yvette, avec ses trésors : la Collégiale du XII^e siècle, avec son chapitre situé dans la sacristie, Le jardin et la maison d'une des habitantes nous ont même été ouverts pour l'occasion, en toute simplicité.



En fin de visite, Marc et Frédéric très intéressés par une bâtisse ancienne à vendre et se rêvant aux fourneaux d'une nouvelle hostellerie, ont évoqué avec Yvette le potentiel de clients pour l'ouverture de cette bonne table. Ils ont été vivement conviés à investir dans ces vieilles pierres, tant Yvette avait apprécié leur bonne cuisine, des vrais pros...

La délégation du Morgan Club de France aura marqué son passage à Gerberoy, sous le signe du bon goût et de l'amitié avec les habitants. ■

Jean-Louis MOREAU



Rendez-vous à la Cantine des Italiens

Délégation Flandres-Ardenne-Picardie

Une telle invitation vous laisse imaginer les rivages du lac de Côme ou les quais de Portofino... Que nenni, notre rendez-vous de rentrée Morgan nous conduit chez Maigret en Wallonie le long du Canal du Centre historique, là où le plat pays commence à prendre de la hauteur. Le lieu rend hommage à tous ces immigrés venus d'Italie pour contribuer à l'essor industriel de cette région au siècle dernier. La cantine qui nous accueille a d'ailleurs constitué le lieu de vie que le groupe sidérurgique de La Louvière, celui de Gustave Boël, avait conçu pour héberger cette main d'œuvre abondante. Un musée été aménagé sur le site, mais au-delà de la découverte de ce musée, le but de Manu, notre délégué régional bien-aimé, est de nous présenter une merveille de mécanique toujours en activité, à savoir les ascenseurs à bateaux du Canal du Centre.



Revenons quelques instants sur le problème quasi insoluble que la Wallonie rencontre avec l'essor du charbon et du minerai de fer au 19^e siècle. Ces matières font l'objet d'un commerce à grande échelle qui nécessite des moyens de transport performants. Les voies navigables sont bien adaptées à cet objectif compte tenu des cours d'eau qui traversent déjà la région et des canaux qui les relient. Seul problème majeur, les usines situées entre le bassin de l'Escaut à

l'Ouest et celui de la Meuse à l'Est ne disposent pas de voies navigables à proximité et relier les deux bassins uniquement avec des écluses relève de la mission impossible étant donné la différence de niveau à franchir (90 mètres), la faible distance à relier (21 km) et le faible débit d'eau des rivières locales. Qu'à cela ne tienne, un canal sera quand même créé entre La Louvière et Mons. La dénivellation de 90 mètres sera compensée dans la partie aval du canal par 11 écluses de 4,20 mètres à 2,26 de mètres de chute complétées par 4 ascenseurs de type Clark (1 de 15,40 mètres de chute et 3 de 16,93 mètres de chute), ces ascenseurs consommant 60 fois moins d'eau qu'une écluse.

Les 50 personnes qui composent notre groupe, après avoir sagement capoté leur Morgan et lui avoir adressé un clin d'œil en lui assurant de revenir bientôt, prennent place dans un train touristique pour commencer une excursion d'environ 2 heures. Une descente de plus en plus pentue nous amène au bord du canal, au pied d'un des ascenseurs, à côté d'un bateau qui nous attend et qui sera appelé à prendre successivement deux ascenseurs afin de remonter le canal et retourner à la cantine des italiens pour le repas de midi.

Mais avant d'embarquer, une charmante guide décide de nous bluffer : "Le mouvement perpétuel, vous en avez rêvé ?

Cockerill l'a fait". Et c'est vrai, les ascenseurs, deux bacs en balance, fonctionnent sans apport d'énergie externe. Les deux bacs, sont animés par un système hydraulique, le poids de chacun d'eux se compensant. Pour déclencher le mouvement, il suffit d'envoyer sous pression un léger excédent d'eau dans le bac supérieur pour qu'il se mette à descendre et que, de ce fait, il entraîne le bac inférieur vers le haut. Un passage dans le centre nerveux de l'installation d'où partent les canalisations d'eau destinée à déclencher le mouvement des bacs achève d'impressionner le fan de mécanique qui sommeille en chaque morganiste, conquis par tant d'ingéniosité.

Le retour en bateau, grâce aux ascenseurs, nous permet d'approcher et même de toucher ces poutrelles qui semblent issues des mêmes ateliers que celles de la Tour Eiffel et d'apprécier aussi le paysage bucolique que nous offre le canal. Il nous permet de constater au passage de la jonction du bac avec le canal lui-même que l'on peut recevoir des écoulements d'eau inopinés et que le réglage de la hauteur de porte peut s'avérer délicat, autant de petits problèmes acceptables étant donnée la simplicité du système qui semble défier les assauts du temps... comme chez Morgan.

Arrivés à la cantine, l'épreuve du déjeuner s'avère sportive car l'établissement doit satisfaire non seulement notre groupe – dont les membres les plus disciplinés avaient apporté leur pique-nique et les autres pas – mais aussi une foule de visiteurs impressionnants. La cantine est pleine à craquer. Nous avons été, là aussi, agréablement surpris par la célérité des serveurs (et des cuisines) déjà très réactifs pour ce qui concerne la Grimbergen... plutôt deux fois qu'une.

Au menu, ambiance conviviale à souhait sous un ciel plus que clément avec escalopes milanaises à la pelle (italiens obligent !) et saladiers de frites (belges obligent !). Un petit passage au pipi-room (0,30 €) et direction le parking... Nos Morgan commencent à trouver le temps long, depuis plus de 5 heures qu'elles attendent patiemment le signe du starter. Manu, le sifflet aux lèvres ne tarde pas à le donner et notre joyeuse bande prend alors le chemin de la ville de Binche, célèbre pour ses Gilles, leur danse saccadée et leur lancé d'oranges.

La séquence 'canaux' de la journée étant terminée, place à la séquence 'remparts' qu'on aurait pu aussi appeler la séquence 'pavés'. Telle la célèbre épreuve cycliste 'Paris-Roubaix' où sont empruntées des voies de l'époque des diligences, voire de l'époque romaine, les remparts de Binche valent le détour pour goûter aux joies des castagnettes sur les pavés. Nos montures résistent à merveille à



l'épreuve qu'on leur fait subir : un vrai test d'effort, l'électrocardiogramme en moins. Apparemment tous les boulons sont restés à leur place et sitôt la chaussée redevenue plus lisse, nos petites chéries repartent comme des gazelles. A peine si on entend les gling-gling rassurants, preuve d'une respiration normale, que notre Morgan émet naturellement.

La suite du périple, par une succession de TAD et de TAG, nous conduit vers la France (déjà !) et plus spécialement vers cette petite Normandie du Nord appelée l'Avesnois. A la hauteur de Maroilles puis d'Avesnes, les narines se dilatent : le nez au vent, nous laissons vagabonder notre imagination au cœur du pays des flamiches et autres boulettes au parfum inimitable.

Nous poursuivons alors notre chemin et finissons par arriver au Quesnoy, terme de notre balade : derniers remparts, derniers pavés, dernière bière à la Carpe d'Or et surtout le souvenir d'une journée réussie avec les copains, et c'est bien là l'essentiel.

Vive Manu et vive la marque ! ■

Alain HERMAN

Voir l'album photo complet sur le site www.morgandclubdefrance.fr

Appel !

Patrick LE QUILLIEC est en train d'essayer de réaliser un puzzle constitué de toutes les plaques des MOG depuis 1980, soit une trentaine. Bertrand MOUTARD MARTIN, Louis RINGO, Maurice NOEL, Bernard CHEVALIER lui ont fourni plusieurs pièces et il les remercie pour leur aide.

Hélas il y a des plaques manquantes. Patrick lance donc un appel à tous les membres pour boucler ce challenge qui servira de mémoire pour le club.

Voici la liste des plaques recherchées :

1980 MOLSHEIM - Aimé GRAELING
1981 PONTIVY - Janot HELOT
1982 SALON DE PROVENCE - Maurice LOUCHE
1983 TOURAINE - Douglas HALLAWELL
1984 LE VESINET - Christiane BERNARD
1992 NEDDE - Jackie FROT-RENAUD
1993 CANNES - Jean Pierre THEVENIN
1998 CANNES - Jean Pierre THEVENIN

Contact : Patrick LE QUILLIEC Le Garou
8 rue de L'Herbray 44120 VERTOU
lequilliecpatrick@gmail.com



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



De Camargue en Provence. Le Sud, toujours le Sud.



Il est bien grand notre beau pays. Patrice Arnaud, notre délégué PACA, s'était porté volontaire pour organiser ce MOG 2012, pour faire reconquérir cette région aux membres du MCF, qui n'ont pas si souvent l'occasion d'y descendre. C'est loin ce Sud méditerranéen... Il y a des dizaines d'années que je n'y étais pas descendu en voiture, et donc jamais en Morgan. Ma Plus 4 - déjà conduite au Cap Nord - était donc partante pour découvrir ces nouveaux territoires septentrionaux. Avec quelques amis, la traversée de la France s'est faite en 2 étapes et un passage chez nos amis Bobin, qui nous ont pris en charge comme d'habitude, y compris pour la partie finale du trajet vers les Saintes-Maries. Patrice a effectivement "fait le plein" : 80 voitures en provenance de toutes les régions françaises et quelques amis étrangers se sont retrouvés au lieu du rendez-vous, la Manade Arnaud (cela ne s'invente pas !).

Le premier contact pour des retrouvailles est fixé en début d'après-midi le vendredi autour d'un buffet camarguais à la Manade au Mas Lou Rayas (comme ça sonne bien tout cela), le dépaysement est garanti... La viande de taureau camarguais AOC fait l'unanimité des convives. Une visite de la manade nous permet ensuite de voir de plus près ce superbe animal en pâture dans les landes ou en action dans un manège d'entraînement. De taille élancée et n'excédant pas 1,30 m, il a une robe fine et très foncée et il se montre très agile face aux hommes en blanc. Dans la course camarguaise, c'est lui le héros. Son nom en grosses lettres sur une affiche remplira les gradins des arènes...

C'est ensuite le retour des 80 Morgan aux Saintes-Maries-de-la-mer où la place des Gitans leur a été réservée pour un rassemblement suscitant la plus grande curiosité chez les autochtones et

les quelques touristes encore sur place - octobre est tout juste encore la bonne période pour apprécier l'endroit par beau temps (à l'heure où j'écris ces lignes, fin octobre, la tempête a fait rage et il a neigé dans la région)... Le gros de la troupe des morganistes se rend ensuite à l'église pour la visite et l'escalade du clocher jusqu'au toit dominant la côte et le delta du Rhône.

Après un passage dans les hôtels, la première soirée va nous réunir à la manade St Antoine, au Mas du Ménage, autour d'un programme de cabaret équestre et Flamenco. La grande salle de restaurant est aménagée avec un piste centrale, très exiguë mais suffisante pour les chevaux, cavaliers et danseurs qui nous distrairont toute la soirée, au rythme du tango. Patrice profite de l'effet de surprise - le programme nous ravit jusque tard dans la nuit : une longue première journée s'achève et le sommeil sera court, mais réparateur.

Le roadbook propose aussi une belle journée pour le samedi. Départ matinal pour les Baux de Provence. En fait, le changement de paysages est très rapide. On se retrouve très vite sur des petites routes sinueuses, propices à faire gentiment danser nos Morgan dans les virages, d'autant que la foule n'est pas encore là. Après avoir contourné Arles, nous passons Fontvieille, le Moulin de Daudet, pour la découverte des Alpilles, sur des routes parfois étroites, ombragées et aux couleurs de Paul Cézanne, comme dirait ma passagère, mon "guide touristique" pour ce périple. Nous arrivons assez rapidement aux



Baux de Provence, que nous prenons le temps de découvrir à pied - un site magnifique - avant la visite des "Carrières de Lumière" où nous pouvons apprécier les projections sur les murs de craie : Gauguin, Van Gogh, les peintres de lumière, tout autant d'œuvres d'art et le film de Jean Cocteau, inspirés par la majesté du site du Val d'enfer.

Puis nous retrouvons nos chères Morgan pour un parcours concocté par Patrice sur les critères propres à tout morganiste - tout sauf les grands axes - par Maussane, Mouries, Eygallières, Eyguières (difficile de se remémorer tous les noms, voir le roadbook...) jusqu'au mas de Jossyl, à la Roque d'Anthéron pour un déjeuner gastronomique bienvenu après une matinée bien remplie... Même topo pour l'après midi avec la visite de l'Abbaye de Silvacane et par Vauvenargues et un itinéraire somptueux invitant au farniente... nous gagnons Aix en Provence pour l'étape du soir. Un parcours splendide et toujours aussi étonnant, qui nous fait apprécier le bonheur de rouler dans nos belles machines.

La soirée du samedi à l'Hôtel Océania est placée sous le signe des "Années 60". Beaucoup d'entre nous les ont "bien connues" et on se remémore ce chapitre baba-cool de notre jeunesse.



Nombreux sont ceux qui peuvent arborer de vraies trouvailles vestimentaires - voir les albums photos sur le site du club - et il est difficile de les reconnaître ou départager. En tout cas, la soirée se prolonge jusqu'au couvre-feu au rythme des fans des sixties - notre génération du Baby-boom fait encore preuve d'une pêche d'enfer...

Le lendemain dimanche, départ à 8h30 précises ! Patrice nous a réservé une plage horaire sur le circuit du Castellet et nous ne pouvons en aucun cas nous permettre un retard... A la sortie du Tholonet, nous passons le moulin de Cézanne et longeons la Montagne-Sainte-Victoire par le sud. Une heure plus tard, après de nombreux villages aux noms plein d'épices, par Auriol et Gemenos, nous approchons du massif de la Sainte-Baume et du Circuit Paul-Ricard. Aux bruits de la campagne se mêlent les accents rageurs de toutes sortes de bolides à 2 ou 4 roues se dirigeant vers ce weekend des 10.000 tours auquel nous participons. L'arrivée au circuit se fait néanmoins dans le calme - nous sentons que nos pilotes sont un peu intimidés. Le parc Morgan sur le circuit est à notre disposition, et nous avons le temps de nous préparer au point fort de la journée : 1/2 heure de roulage sur un circuit mythique, rien que pour nous, et le beau temps est de la partie...





Casque obligatoire pour pilote et passager, consignes de prudence répétées par Patrice - pas de changement de trajectoire ou de dépassement intempestif, etc. Et c'est parti sur le circuit !!! Voir la vidéo de Daniel Lallemand sur le site du MCF, elle reflète bien l'ambiance et la prudence qui ont marqué ce tour de piste de nos chères Morgan. Aucun incident à déplorer et après le retour au paddock, rendez-vous au restaurant de l'Hôtel Best-Western-Grand-Prix tout près du circuit pour un repas gastronomique "4 étoiles" et la réunion finale de ce MOG 2012.

Les discours d'usage sont prononcés, avec la remise des différentes coupes aux vainqueurs : l'équipage le plus ancien au MCF (Maurice et Monique Noël), l'équipage venu de plus loin (Paul et Kerona Egerton, de Jersey), le plus



beau couple des années 60 (Patrick et Edwige Souque), les vainqueurs du Quiz (Hedwig et Nicole Rodyns), etc. Et Patrice de remercier les participants, et aux participants de remercier Patrice (très ému), pour un MOG très complet à la fois baba-cool, méridional et convivial, nous ayant fait redécouvrir les charmes et tous les aspects d'une grande région.

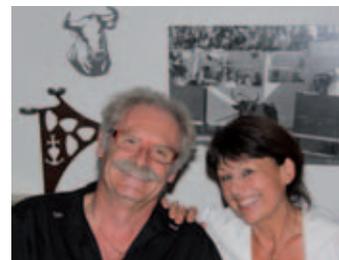
POST MOG

Quelque 60 voitures (!) avaient décidé de prolonger le plaisir. L'après midi fut donc consacrée au roulage vers l'Est et la côte. Par Pierrefeu-Collobrières, le col de Tallude avec un arrêt Châtaigne à la ferme de Capelude, Grimaud et la descente sur la côte et St Maxime-Fréjus par le bord de mer... itinéraire chargé, comme tous les dimanches sans doute, mais au moins, nous aurons vu aussi la mer... La soirée à l'hôtel Saint-Aygulf-Van-der-Valk fut placée sous le signe d'une bonne gastronomie et teintée de calme, tout en douceur, la fatigue se faisant sentir après une journée des plus remplies.

Le lundi, départ ponctuel aux aurores (what else?) pour une dernière longue étape vers les gorges du Verdon. Le contraste est saisissant quand on s'éloigne de la côte. On est pris par la nature aride et l'isolement du plateau de Canjuers, marqué par la présence des militaires qui y ont établi un terrain d'entraînement avec des villages fantômes désertés. Et la découverte des gorges du Verdon en Morgan a vraiment quelque chose de sublime, à conseiller à tout morganiste. Nous y consacrons tout le temps nécessaire pour apprécier le paysage et photographier en toute quiétude, avec peu de circulation - idéal le lundi... Après un arrêt au "Point-Sublime", le roadbook nous conduit par la Route des Crêtes au Monastère de Segries, près de Moustiers, pour un déjeuner final dans un cadre idyllique à la mesure de ces 3 jours et demi.

2012 se termine sur un MOG mémorable qui nous donne envie de retourner dans cette immense région, si belle en dehors des sentiers battus et du tourisme de masse qui fait son image. ■

Yves SWARTENBROEKX



Patrice ARNAUD & Dominique-Hélène, gentils organisateurs du MOG PACA.

Morgan 3 Wheeler :

une législation bien spécifique



Piaggio, Can-Am et Morgan, même combat !

Excellente nouvelle : les nouveaux 3-Roues commencent à être livrés par Morgan, depuis cet été ! Mais un engin qui n'a ni 2 roues ni 4 roues est si bizarre que beaucoup d'informations contradictoires sur sa législation circulent. Voici un point sur sa réglementation.

Tout d'abord l'information cruciale : le Morgan 3 Wheeler n'est homologué ni en auto, ni en moto, mais en "L5e", tricycle à moteur de plus de 15kW

Sur la carte grise :



catégorie L5e,
Tricycle à Moteur (TM)

(20 ch). C'est exactement la même catégorie que les Piaggio MP3 LT et Can-Am Spyder. Le Code de la Route découle de cette classification, plus proche des motos que des autos.

Ainsi le bon permis qui permet de circuler, en France comme à l'étranger, est le permis A (moto) ! Le permis B (auto) permet quand même de circuler, mais seulement à quelques conditions : il faut avoir le permis depuis plus de deux ans et avoir suivi une formation de 7 heures, la même formation que celle maintenant obligatoire pour pouvoir conduire une moto de 125 cm³ ou les gros scooters 3-Roues de plus de 125 cm³. Il est toutefois possible d'éviter cette formation en justifiant de 5 ans d'assurance d'un 125 cm³ avant 2011. Attention, l'attestation nécessaire de formation 7 jours ou d'assurance 5 ans, à présenter avec le permis B, n'est valable qu'en France, pas à l'étranger.

Autre surprise : comme les motos, il n'y a pas d'obligation d'avoir une plaque d'immatriculation à l'avant ! Pour éviter les palabres avec les contrôles de police, mettre une copie de l'article R317-8 dans sa carte grise : "(...) toute motocyclette,

tout tricycle (...) peut ne porter qu'une plaque d'immatriculation, fixée en évidence d'une manière inamovible à l'arrière du véhicule".

L'éthylotest est obligatoire, même si les amendes ne pourront être données qu'à partir du 1er mars 2013. Par contre, ni triangle, ni gilet jaune ne sont obligatoires. Mais comme chez les motos, la loi va changer pour les gilets : dès janvier 2013, conducteur comme passager devront porter un vêtement rétro-réfléchissant en permanence, pas seulement en descendant en cas d'urgence. On comprend que ça rende visible un motard sur sa selle, mais quand on est assis au fond du 3-Roues... D'ailleurs le texte est inapplicable dans notre cas, à moins de conduire le 3 Wheeler debout : "L'équipement doit être porté (...) de manière à être visible des autres usagers de la route" !!??

Une différence par rapport aux motos classiques : en présence de ceintures de sécurité, le port du casque n'est pas obligatoire. Mais rien n'interdit de porter un casque, plus sûr en cas de projections ou d'accident.

Mauvaise nouvelle : Morgan avait annoncé une puissance de 120 ch, reprise dans tous les essais presse. La puissance réelle à l'homologation, confirmée sur la carte grise, est bien plus modeste : 60kW, donc seulement 82 ch ! Ce ne sont pas des chevaux, mais des poneys.

Du coup, on pourrait penser à une erreur : la puissance fiscale est de 17 CV. C'est beaucoup, mais ça s'explique par le calcul qui est identique aux motos, dépendant uniquement de la cylindrée : 5 CV pour 500 cm³, puis on rajoute 1 CV par tranche supplémentaire de 125 cm³. Ce bicylindre S&S base Harley est gros pour un moteur moto, 1983 cm³, presque un litre par cylindre, good vibrations ! Si le 3-Roues avait été en catégorie auto, cela aurait été calculé à partir de la puissance réelle et des émissions CO₂, ce qui aurait donné seulement 7 CV... méandres de l'administration française.

Finissons par de bonnes surprises : comme pour les motos, il n'existe ni malus CO₂, ni contrôle technique ! En tout cas, dans l'état actuel de la réglementation... ■

Christian BOYER

Pour plus de détails, avec les textes du Code de la Route :
www.morganclubdefrance.fr,
partie réservée aux membres, aller dans les actualités juridiques, il y a un fichier PDF à charger.

Parutions

Le Mans Classic 2012... the 50th anniversary

Pour le 50^e anniversaire du triomphe de la Morgan Plus 4 "TOK 258" aux 24 H du Mans, Andreas Hensing et Dagmar Otte ont créé un album souvenir de l'évènement du Mans Classic 2012 avec des textes en version trilingue (anglais, allemand, français), la participation amicale de Richard Shepherd-Barron et de Keith Ahlers, ainsi que de nombreuses photos grand format. Le livre peut être acheté directement auprès de la maison d'édition "Hanseatischer Buchverlag" (otte@hanseatischer-buchverlag.de). Le prix : 23 € plus frais d'envoi, commande par mail.

Outre la commande directe à l'éditeur, le Bureau du MCF vous propose d'organiser une commande groupée pour économiser sur les frais d'envoi (montant à préciser). Les acheteurs éventuels peuvent transmettre rapidement leur pré-commande par mail à communication@morganclubdefrance.fr. Nous pourrions ainsi concrétiser la commande au plus vite.



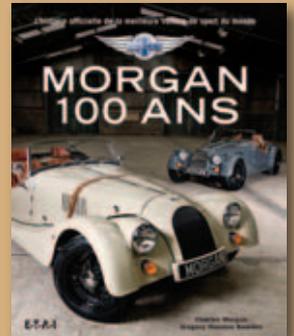
Morgan 100 ans

Éditions du Palmier

Un beau livre. Il s'agit de la traduction en français du livre "Morgan Hundred Years" paru en 2009.

En voici la présentation par l'éditeur :

Les Morgan sont renommées pour leur originalité, leur fabrication artisanale et leur élégance, et la Morgan Motor Company est un des constructeurs les plus admirés du monde. Morgan est aussi le seul qui ait réussi à survivre pendant un siècle en restant entièrement entre les mains de la famille de son fondateur et sous son contrôle exclusif. Morgan n'est plus une marque obscure accompagnée par une clientèle confidentielle et passionnée, mais un constructeur international de voitures innovantes et avant-gardistes.



Par Charles Morgan et Gregory Houston Bowden
Editions ETAI 2012

Texte en français

Couverture rigide

215 x 270

232 pages

215 photos couleur et N&B

Prix : 39€

<http://www.editions-palmier.com>



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

Le Mans Classic 2012

Le cinquanteenaire



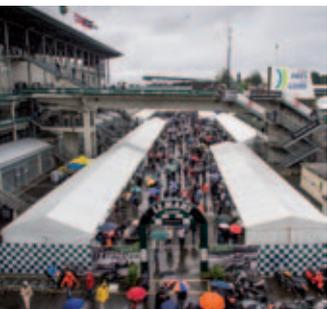
Charles Morgan est venu dédicacer des numéros du News sur notre stand...

Mon weekend au Mans a commencé le vendredi en milieu de journée par la découverte de l'emplacement alloué au MCF par les organisateurs, avec la tente louée pour l'occasion et déjà bien décorée par l'équipe de bénévoles autour de J.L. Moreau et G. Gautier, arrivée la veille pour la mise en place. A l'arrivée, une équipe de charmantes hôtesse nous remet aussitôt la sacoche (merci au sponsor, garage Bobin) et son contenu avec la plaque de Rallye (merci au sponsor, Welcome Automobile) ainsi que quelques accessoires et les badges pour le tour de circuit du samedi matin. Après mon arrivée, le News du MCF, fraîchement imprimé, sera ajouté à ce kit de bienvenue.



Un coin de la tente a été aménagé pour l'exposition de Marcel Treton sur le thème du cinquanteenaire de la victoire de TOK 258 au Mans - très bien illustrée et documentée - et la Boutique du club est déjà en place, avec un achalandage digne des grandes occasions. A cette heure de la journée, on peut encore profiter calmement des contacts et de l'emplacement avant l'arrivée attendue des 115 Morgan du MCF inscrites à l'évènement...

Le parking autour de la tente s'avère rapidement ne pas suffire et on va partager les emplacements avec les amis du club anglais voisin, arrivés en masse avec 350 voitures. Ce voisinage est désormais marqué par une "Entente Cordiale" célébrée déjà il y a 4 ans et proclamée par une magnifique banderole (qui







du village, des paddocks et des tribunes. Au moment du déjeuner, la tente du MCF est prise d'assaut pour notre apéro traditionnel à base de rosé et des fameuses rillettes du Mans, un must quand on est dans la région...

Le Mans Classic prend plus d'importance à chaque édition. C'est donc une foule bigarrée qui occupe les différentes zones et espaces clubs, tout juste un peu perturbée par les averses violentes ponctuant cette journée. Chacun trouve néanmoins son bonheur dans le programme très varié offert aux visiteurs.

A la nuit tombée, beaucoup sont rentrés au gîte, mais d'autres fanas, aussi nombreux, sont

ans, il est encore en pleine forme et nous raconte l'angoisse de la dernière heure de course - "surtout, ne pas casser" -, l'adrénaline qui monte pendant les derniers tours, et le choc sur la ligne d'arrivée envahie par des milliers de fans.

Et enfin, en point d'orgue de ce weekend, la visite de Charles Morgan au Stand du MCF. Il a signé des autographes pendant plus d'une heure dans une cohue des plus sympathiques et quitté le stand en chantant la Marseillaise...

Le Mans Classic 2012 restera dans les annales du club : avec 113 Morgan du club sur les 450 présentes à l'occasion du 50^e anniversaire de la victoire de TOK 258 aux 24 Heures du Mans en 1962, le MCF était bien représenté autour d'un stand convivial et très visité par le public. Une organisation parfaite - remerciements à l'équipe autour de Jean-Louis Moreau et Gérard Gautier. Un énorme succès pour la boutique - merci à nos charmantes bénévoles pour leur sourire et leur efficacité qui ont boosté les ventes. Une super-ambiance ressentie par chacun des visiteurs, certains d'entre-eux déclarant vouloir acheter une Morgan et adhérer au club.

Que demander de plus ?

A la prochaine au Mans dans 2 ans... ■

Yves SWARTENBROEKX

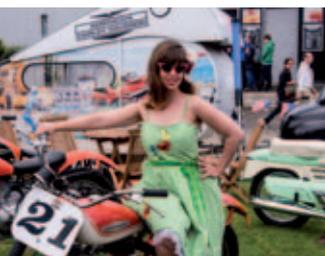
Voir l'album photo complet sur le site www.morganclubdefrance.fr



restés sur le circuit... Le programme continue jusqu'à 1h30 du matin, dans la tradition des 24 heures. A plus de 10 km à la ronde, on entend le hurlement des moteurs sur la ligne droite des Hunaudières...

Le dimanche, rebelote... notre stand attire de très nombreux visiteurs, Morganistes ou non - y compris les anglais du MSCC, attirés par notre boutique - et les courses continuent... du stand, nous apercevons la petite Morgan, TOK 258 - toujours la même après 50 ans ... bien discrète au milieu d'un groupe de monstres hurlants, elle passe le virage Dunlop en dansant, toute de légèreté et de perfection dans sa trajectoire. Le contraste est saisissant.

Nous recevons à la tente du MCF Richard Shepherd-Barron, deuxième pilote de la Morgan en 1962, venu voir notre petite exposition. A 75



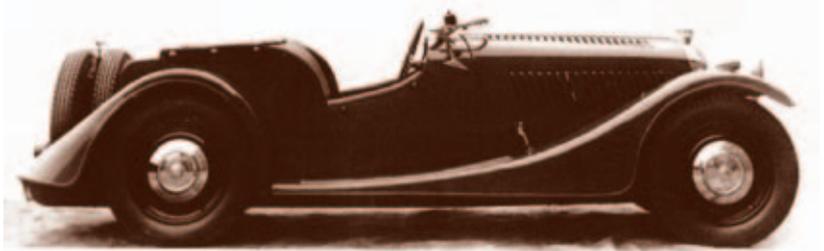


1909 - 1952

La mue de 3 à 4 roues



Roues jumelées 1931



4/4 1936

L'âge d'or des tri-cars en Europe s'est situé entre 1910 et 1930. Ils étaient perçus comme à mi chemin entre la motocyclette et l'automobile, un parent du side-car.

En 1769, le premier véhicule automobile, le Fardier, était un 3-roues. Les tricycles ont été très présents dans les débuts de l'automobile (Benz, De Dion). L'importance de la bicyclette à la fin du 19^e et sa pratique intensive par la jeunesse de l'époque et en particulier par ceux impliqués dans l'automobile naissante ont fait que les premiers véhicules motorisés ont souvent été des tricycles issus de l'univers du vélo. Harry Morgan en connaissait les techniques et a construit sa propre bicyclette.

Dans les années 1910, les trois roues motorisés permettaient de rouler léger et à bas prix, alors que l'automobile était souvent poussive et chère. Il restera cependant une obsession question : s'agit-il ou non d'une voiture ?

Le choix de HFS Morgan en 1909 de s'en tenir à trois roues était donc un choix maîtrisé, un parti-pris technique et économique. Il a opté pour des solutions simples plus proches de la moto que de l'automobile : châssis en tubes, moteur en V bi-cylindres, entraînement par chaîne, commandes manuelles... Les exigences de limitation de poids et de cylindrée pour rester dans la classe des cyclecars l'obligeaient de ne pas dépasser 355 kg et 1.100 cc. Le gain réalisé du fait de l'absence d'un pont arrière lui a permis de respecter ces limites en évitant des compromis hasardeux. La suspension avant à roues indépendantes était particulièrement originale et s'apparentait à celle de la Decauville de 1898.

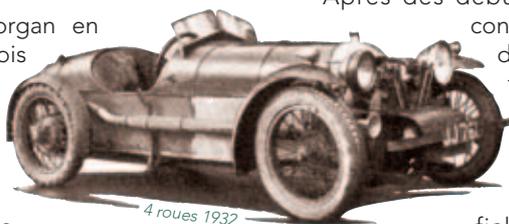
Point déterminant, les trois roues bénéficiaient en Angleterre d'une taxe (Road Fund Tax) fixée à 4£ par an, comme pour les motocyclettes, contre 1£ par cheval pour les quatre roues, soit

le double (environ 2 mois de travail pour un ouvrier Londonien). En France la loi Le Troquer (juillet 1920 à 1925) reprenait des dispositions similaires. Cette fiscalité a favorisé le succès des trois roues, tout comme certains péages sur les routes ou les ponts qui leur concédaient des tarifs avantageux. L'économie d'essence et d'entretien était aussi un argument. 28 marques se partageaient ce marché. La plus répandue et la plus aboutie était de loin Morgan qui a fabriqué exclusivement des tri-car de 1909 à 1936.

Entre 1910 et 1920 le phénomène cyclecariste prit une ampleur considérable en Europe. Les épreuves sportives ont permis de séparer le bon grain de l'ivraie, et Morgan ne s'en est pas privé ! En particulier en participant à de nombreux trials ou sont réunies les pires conditions pour mettre à l'épreuve l'endurance de la machine et l'habileté du pilote.

Après des débuts difficiles et avec l'appui constant de sa famille, Morgan devint le maître incontesté des trois roues. En 1928 la plupart des voitures atteignaient 55 mph alors que la Morgan Aero s'envolait à 80 mph ! Au plus fort du succès, la fiabilité, la vitalité explosive et les performances de son trois roues s'avérèrent payants : Morgan en fabriqua plus de 2.300 pendant l'année 1923.

Un jour de 1922 apparut en Angleterre l'Austin Seven (360 kg et 747 cc), un petit véhicule conventionnel de 4 places ultra économique et doté de quatre roues, moins cher qu'une Morgan. L'avenir des trois roues était scellé. Le côté non conventionnel et déraisonnable du trois roues, la difficulté de démonter la roue arrière à une époque où crever était si fréquent - les nids de poules nombreux sur les routes (3 voies au lieu de 2 donnent plus de chance de rencontrer un obstacle...) - les rails de tramways, l'inconfort et la nécessaire maîtrise sportive de l'engin finirent par peser dans la balance. Pour assurer le volume



4 roues 1932



Prototype usine 1914

des ventes il fallut consentir une importante baisse des prix chaque année de 1921 à 1931...

En 1924, l'état français supprime l'avantage de la taxe qui protégeait les cyclecars. La crise économique des années vingt toucha de plein fouet la clientèle et fut dévastatrice pour les constructeurs.

En 1931, Morris sort le 1^{er} quatre roues à 100 £. Les trois roues étaient alors considérés comme des véhicules de sport et comme une solution économique mais plus adaptés à un usage quotidien. La même année Morgan franchit un pas hors de l'univers motocycliste en installant une marche arrière. En 1933, les techniciens décident que les trois jantes devenaient identiques et donc interchangeables. La roue de secours était alors envisageable. D'abord posée disgracieusement à plat sur la pointe arrière nommée "Beetle back" elle fini par s'encaster dans un arrière alors appelé "Barrel back".



"Barrel back"

"Beetle back"

En 1932 seulement 352 trois roues sortirent de l'usine...

Un pas décisif fut accompli en 1933 lorsque Morgan abandonna le châssis tubulaire et le moteur en V (moto) pour un châssis-poutre et un quatre cylindres communs aux voitures de l'époque. Des commandes classiques complétèrent le tableau. Le type F était né, voiture plus conventionnelle mais encore à trois roues. A ce stade, le pas à franchir pour la 4^e roue devenait probable. Dans le passé des exceptions aux trois roues avaient été faites par l'usine et par des particuliers. Deux roues classiques ou deux roues jumelées pour améliorer l'adhérence. Vers 1914, la réalisation

d'une 4 roues fut menée a bien à l'usine par l'extension d'un trois roues en quad. L'usine a aussi développé un racer à 4 roues pour le TT Trophy qui sera annulé pour cause de guerre. Les autres célébrités privées sur 4 roues se nommaient "Salomé", "Tiger Cat". Les exemples ne manquent pas...

En 1935 l'usine de Malvern travaillait sur un prototype à 4 roues développé à partir du type F. Le gouvernement annonça en 1936 que le système fiscal avantageux des trois roues disparaîtrait. La même année Peter Morgan sort la première "Four", nommée 4/4. Et après



Prototype usine 1936

avoir déménagé, il vend les bâtiments qui ont participé à la naissance de la marque .

22 ans s'étaient écoulés depuis la première Morgan. Les contraintes règlementaires, fiscales et techniques avaient changé. Il fallait sauver les meubles, les ventes de trois roues s'effondrant année après année. 110 trois roues sortirent de chez Morgan en 1937...

Le virage était pris avec le succès que l'on sait aujourd'hui. La Morgan Four portait l'avenir de la marque. Et cerise on the top of the cake : avec les 2 roues de secours sur la 4/4 on était passé à 6 roues au lieu de 3 !

Dans l'immédiat après guerre, l'acier était délivré aux usines exportatrices. L'Amérique du Nord, principal client ne s'intéressant pas particulièrement aux trois roues, son abandon définitif fut entériné par Morgan.

En Angleterre les Reliant et Bond mèneront plus loin l'aventure du trois roues et seront les symboles du pays.

Il reste de nos vaillants "three-wheelers" d'avoir initié et porté si haut la marque, tous les records sportifs locaux et internationaux accumulés, la suspension à ressort hélicoïdal si originale, des coureurs à l'âme de motards pour les mener habilement, le plaisir viscéral de les piloter. Et une étonnante renaissance en 2011.

Bonne route sur vos quatre roues. ■

JC de PENFENTENYO



Circuit des Merveilles

*Délégation
Grand Sud-Ouest
8 et 9 septembre 2012*



Par une belle journée ensoleillée, nous nous sommes retrouvés pour déjeuner dans une auberge sympathique à Calès. Tout le monde était ponctuel.



Parmi les participants 7 nouveaux membres : Bernard et Sylvie Beylie (Corrèze), Pascal Cantineau (Gers), Jean-Marc et Caroline Drubay (Gironde), Jean-Léon et Janine Marique (Calvados), Jacques Moya (Haute-Garonne), Guy et Angeline Roques (Tarn et Garonne), Jacques et Elian Villemonteil (Haute-Vienne) se sont rapidement intégrés au noyau des anciens présents : Jean et Mado Prouzet, André et Annie Chateaneuf, Christian et Marilou Bazin.

Retour à l'auberge où certains ont profité de la piscine et d'autres se sont retrouvés autour d'un verre (comme d'habitude!)...

Excellent dîner très animé. Au café, distribution de pin's Morgan aux nouveaux membres mais aussi de pochettes surprises (une idée de Jean-Léon) dont le contenu a bien amusé les grands enfants que nous sommes (les photos en témoignent... voir l'album photos sur le site).

Après le déjeuner, départ pour visiter le Moulin de Cougnaguet. Moulin fortifié du XIV^e géré à l'origine par des moines et en fonction jusqu'aux années 1950. Démonstration et commentaires très imagés assurés par le dernier meunier qui n'a pas manqué de nous faire déguster noix et vieille prune de Souillac.

La sortie s'est poursuivie par un circuit de petites routes pittoresques longeant la Dordogne. Arrêt à Carennac, cité médiévale où chacun a pu flâner dans le village, mais surtout se désaltérer car il faisait très chaud.

La journée de samedi s'est terminée par une visite libre de Rocamadour.



Après une nuit réparatrice et un petit déjeuner copieux, départ à 9 heures pétantes pour un circuit d'environ 30 km en direction du Gouffre de Padirac où la visite commence par une descente vers "l'enfer" (pour les claustrophobes - n'est ce pas Mado et Janine ? rassurées par Christian claustrophobe lui-même...) à 103 m sous terre avec navigation en barque sur la mystérieuse rivière souterraine longue de 1000 m (aller et retour) et visite de vastes cavernes. Spectacle très beau et impressionnant.

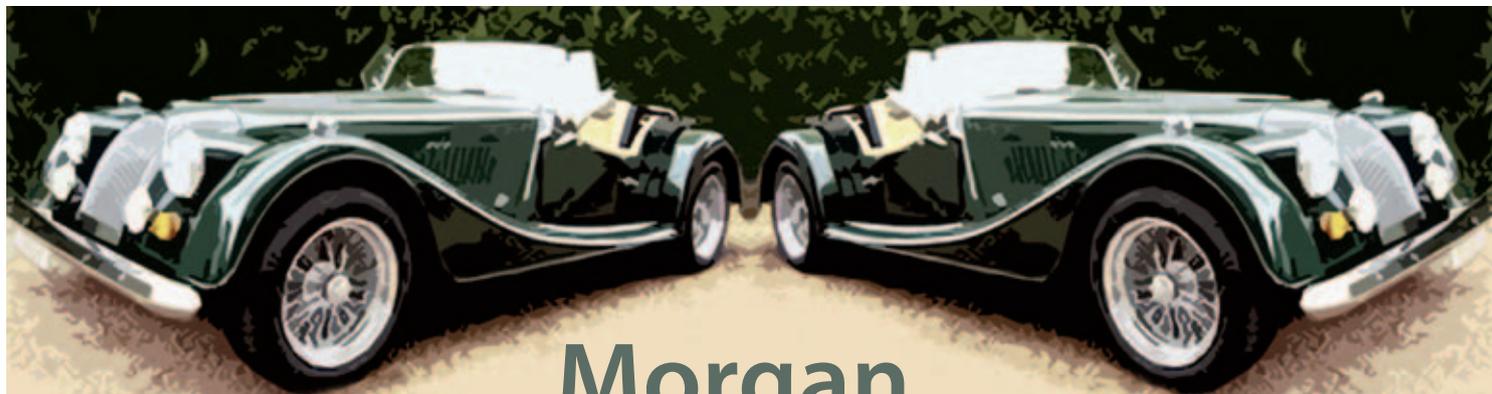
Les "clastro" étaient bien contents de revoir la lumière du jour...

La sortie se termine par un déjeuner à Loubressac (un des plus beaux villages de France) petites ruelles fleuries pittoresques, demeures médiévales et panoramas exceptionnels sur trois vallées.

Chacun est ensuite reparti vers sa région en se promettant de se retrouver bientôt dans une prochaine sortie qui pourrait être organisée dans la région Midi Pyrénées ? C'est à l'étude pour 2013... ■

Marilou & Christian BAZIN

Voir l'album photo complet sur le site www.morganclubdefrance.fr



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

Automnale en Mayenne

Délégation Pays-de-Loire
22 et 23 septembre 2012

Petite équipe, grande sortie...

Les 5 équipages, dont un nouvel inscrit au MCF : Xavier et Christine Godefroy, ont été accueillis autour d'un café par Alain et Marie-Christine Levejac au Château-de-la-Cour, pour une prise de connaissance entre membres et un debriefing sur nos activités du week-end. Alain nous remet un questionnaire en nous précisant que les réponses nous seront fournies tout au long de la journée... il suffit d'ouvrir les oreilles... sans copier sur le voisin.



Départ pour une promenade champêtre avec une première halte sur le site de Montaigu. Une promenade à travers les bois, où nous croisons nos premiers champignons, un dolmen, nous amène sur une butte, 291m d'altitude, surplombée par une chapelle du XIII^e siècle avec un point de vue à 360° sur la Mayenne. Il paraît que, par temps clair, on aperçoit le Mont-St-Michel situé à 110 km.

Retour aux voitures et nous continuons notre promenade sur des petites routes au paysage splendide où la nature commence à revêtir les couleurs automnales pour arriver à la cité médiévale de Sainte Suzanne, la perle du Maine, un des plus beaux villages de France perché sur un rocher avec ses remparts quasi intacts des XIV^e et XV^e siècles, qui ouvrent sur les impressionnants panoramas des Coëvrons et de la vallée de l'Erve.

Après le déjeuner au "Pêché de Gourmandise" où nous avons dégusté quelques produits du terroir, un guide nous rejoint pour une promenade bucolique à travers les ruelles de Sainte Suzanne et une visite de sa forteresse. S'ensuit une descente vers le Village de la Rivière, situé en contrebas de Sainte Suzanne et au bord de l'Erve. Promenade pédestre au bord de la rivière pour visiter un moulin à eau et flaner pendant 2 km le long de l'eau pour apprendre que, dès le XV^e siècle, ce village était un centre d'activités intense avec ces moulins à farine, à tan, à foulon et à papier. Retour au village par un sentier abrupt qui vous

fait apprécier le confort d'une Morgan qui vous emmène sans effort. Nous retrouvons nos Morgan sur la place du village et nous redescendons avec elles au Village de la Rivière où nous attend un délicieux tea-time agrémenté de pâtisseries à la "Rivière Gourmande".

Retour au Château de la Cour pour terminer les épreuves éliminatoires du questionnaire : jeu de la grenouille et jeu de fléchettes... pas de blessés.

Petite pause pour s'installer dans les chambres et nous repartons, sous la pluie, pour une petite dizaine de kilomètres au "Relais du Gué de Sellé" autour d'un délicieux dîner gastronomique. Menu de saison : champignons divers, variés et non toxiques (comme dirait Marcel !!!). En fin de repas, dépouillement des questionnaires, remise des prix... et retour au Château-de-la-Cour pour une nuit de récupération bien méritée après ces agapes et efforts pédestres.

Le lendemain, après une bonne nuit de sommeil et un copieux petit déjeuner, nous nous dirigeons vers Montflours pour visiter le musée très privé de Jean-Louis Gaignard, personnalité pittoresque, haute en couleurs : nous découvrons à notre grand émerveillement une collection personnelle d'anciennes motos, vélos, camions, voitures, bolides "dans leur jus" (dixit JL Gaignard), comme jamais vous n'en verrez ailleurs, à vous couper le souffle. Les objets sont mis en scène comme au théâtre, pour les plus âgés d'entre nous, ce n'est pas sans raviver une bouffée de nostalgie. Au détour on rencontre même une MG 1934, qui fut pilotée au Mans classic 2010 par JL Gaignard et un certain M. Treton... la grande classe. Nous terminons cette visite avec l'apéro offert par notre hôte dans son salon / salle à manger où trônent entre autres souvenirs, 4 superbes motos de collection... ça va peut être donner des idées d'aménagement de nos salons avec nos Morgan.

Retour au Château-de-la-Cour, pour un "déjeuner pique-nique" avant de nous séparer en promettant de ne plus jamais passer en Mayenne sans s'arrêter pour découvrir d'autres merveilles de cette région encore trop méconnue et où il y en a pour tous les goûts.

Remerciements à nos gentils organisateurs, Alain et Marcel, pour ces très agréables moments.

À la prochaine fois. ■

Janine MARIQUE

Voir l'album photo complet sur le site www.morganclubdefrance.fr



Côte d'Émeraude et Vallée de la Rance

*Délégation
Bretagne*



Recette pour une sortie réussie !

Il nous faut d'abord des organisateurs hors pair. Bravo aux deux Jacques, à Martine et à Pierre qui nous ont préparé un magnifique road-book en format A3, s'il vous plaît ! d'une diabolique précision, et - cerise sur le gâteau - nos gentils GO sur leurs superbes motos qui encadraient les 17 Morgan. Impossible de se perdre !

Après il vous faut une des plus belles rivières de France, la RANCE, bordée par ses malouinières, fières demeures du XVIII^e siècle, ses champs, ses bois, ses jolies villages, ses petits ports si pittoresques où les jolis voiliers se reposent au calme et sans oublier aussi de charmantes routes sillonnant la verte campagne.

Il nous faut aussi du soleil, mais chacun sait qu'en Bretagne, il fait toujours beau ! Trêve de plaisanterie, le temps a été relativement clément et les 17 équipages étaient tous cheveux au vent !

Il nous faut aussi de la convivialité et de l'amitié. Là, un sans faute, le groupe était génial : Bretons, Normands, Belges, Suisses, Allemands, sans oublier nos grands amis Anglais indispensables à Saint Malo !

Il nous faut enfin du "carburant" pour les gentlemen drivers ! Le dîner au Restaurant "3 lunes" à Dinan était vraiment excellent - rappelons nous le dessert au chocolat, à recommander aux Morgans de passage ! Pour résumer toutes les haltes "restauration" furent très bonnes et encore bravo aux organisateurs d'avoir choisi ces endroits !

Quand vous avez mixé tous vos ingrédients, vous avez le résultat : deux jours extraordinaires qui nous ont conduits de Dinan, traversé le dimanche matin de bonne heure au son des cloches, à (!) Dinan, en passant par MONTMARIN, malouinière dont les pelouses commencent à se recouvrir de milliers de cyclamen de Naples, DINARD et sa promenade du Clair de Lune, SAINT-MALO, CANCALE (où l'on s'est pris pour des stars,





tellement nous avons été photographiés !) la pointe du Grouin, la pointe du décollé (petit aparté : l'un d'entre-nous nous a avoué avoir donné son premier baiser à cet endroit précis, que de souvenirs !!!) la cale de Mordreuc où nous



avons pu observer LE PHOQUE, le seul phoque en Rance. Rejeté par sa colonie d'origine du Mont Saint Michel, il est allé se réfugier dans ce petit

port où il joue avec les bateaux quand il ne se prélassé pas sur la grève.

Après cette longue journée bien remplie, retour au Best Western de DINAN-Port pour un succulent dîner.

Le lendemain, retour pour quelques uns et continuation de la sortie vers le marché de Combourg, Le Mont DOL, pour terminer par un superbe déjeuner aux "13 Assiettes" à Pontaubault – également une très bonne adresse à recommander...

A bientôt pour d'autres aventures ! ■

Michelle HOUDEBINE

Voir l'album photo complet sur le site www.morganclubdefrance.fr

Les Dombes... Ou La Dombes ?

Délégation Rhône-Alpes
9 septembre 2012



Les deux se disent, malgré notre enquête sur place, nous n'avons pu éclaircir cette énigme.

C'est donc cette région, au nord de Lyon (et au sud-ouest du département de l'Ain) que notre ami René Czechowicz a choisi de nous faire parcourir pour clore notre programme de sorties 2012.

Une quinzaine de Morgan se sont retrouvées sur le parking SNCF des Echets, notre rendez-vous. Le G.P.S. de nos amis Ghislaine et Georges Bobin, certainement conquis par la belle journée ensoleillée qui s'annonçait, a choisi de rallonger leur route d'une trentaine de kilomètres ! Pourtant, point d'impatience pendant leur attente, tant le petit déjeuner préparé par René et Marie était des plus réconfortants.

La Dombes, plateau d'altitude moyenne de 280 m offre une particularité : un millier d'étangs environ le compose. Ceux-ci furent créés par les moines venus s'installer courageusement, mi-19^e siècle, afin d'assainir "le malheureux pays des Dombes" (sic). En effet, cette zone marécageuse, particulièrement insalubre, était pour cette raison pratiquement inhabitée. En 1850, l'expérience de vie était de 20 à 30 ans ! Aujourd'hui ces étangs sont réputés pour le gibier d'eau et l'élevage de poissons en "bassin naturel". Installés sur des rivières, ils peuvent souvent se déverser les uns dans les autres, ce qui conduit à un mode particulier d'exploitation. Une mise en eau de quatre ans, nécessaire à la pisciculture (essentiellement la carpe, largement exportée en Allemagne où elle est le plat traditionnel de Noël) puis, après vidange, une

culture céréalière de 2 ans (avoine, blé et surtout maïs aujourd'hui). Toutes ces explications nous furent dispensées par Monsieur le Maire de St-André-Le-Bouchoux, avant notre déjeuner au restaurant... "Le Dombiste". Ces dernières années une prolifération d'oiseaux prédateurs (cigognes, cygnes) met à mal l'activité piscicole





et a pratiquement anéanti la grenouille, grande tradition culinaire de la Dombes mais toutefois encore maintenue par l'importation de batraciens d'Europe de l'Est. Seuls, (c'est rare aujourd'hui) sur les petites routes quadrillant la région, nous avons pu approcher l'Etang-Forêt, le plus étendu avec ses 19 hectares (créé avant 1550), traverser Mionnay avec le fameux petit pincement au cœur devant le célèbre restaurant d'Alain Chapel, qui vient de baisser définitivement les rideaux, et faire un bel arrêt à Chatillon-sur-Chalaronne. La magnifique halle du 17^e siècle au centre de ce bourg a accueilli nos Morgan, bien à l'ombre sous l'impressionnante charpente. Quel plaisir de déambuler entre les maisons à colombage, traverser les vieux ponts fleuris... Chatillon-sur-Chalaronne eut quelques citoyens

célèbres : St-Vincent-de-Paul, curé en 1617 à Chatillon, Philibert Commerson, naturaliste, qui accompagna Bougainville dans ses voyages et introduisit chez nous l'hortensia. La rue Commerson concentre nombre de maisons à pans de bois.

Nous terminerons cette belle balade ensoleillée par un passage à l'abbaye de Notre-Dame des Dombes, imposante, toute de briques rouges, magnifiquement entretenue, et qui accueille quelques pêcheurs (devant l'éternel, pas à la carpe !) désireux de retrouver l'essentiel lors d'une retraite spirituelle.

Merci René pour cette journée... Et ton road-book, d'une précision irréprochable. ■

Texte Bernard LIVET – Photos Hélène VERZIER



Rarissime : Habana et Honolulu en Morgan

La Havane



Cuba n'était pas exactement en tête de liste des lieux que je désirais visiter, pourtant c'est là que j'ai atterri en août 2011 - par le simple fruit du hasard. Un ami voisin, Jean-François Guillotin, est le fils d'un des membres d'équipage rescapés d'un sabotage majeur perpétré à bord du cargo français La Coubre dès son arrivée à La Havane en mars 1960. Après avoir prévenu l'ambassadeur de Cuba de son voyage (sur les traces de son père) J.F. a fini par me convaincre de l'accompagner pour un séjour de 10 jours. A notre insu, les autorités avaient mis tout un programme en place pour célébrer sa visite étant donné qu'aucun des 18 rescapés de l'équipage n'était jamais retourné à Cuba. A l'aéroport nous avons été interceptés par un chauffeur-garde du corps et une guide-interprète. Notre séjour a débuté par une conférence de presse à laquelle des familles de victimes cubaines (dockers) avaient également été conviées. Suivait un programme tellement riche en activités que nous n'avons eu qu'une journée pour profiter d'une plage idyllique la veille de notre départ.



Au bout d'une semaine, quelle ne fut pas ma surprise de découvrir une Morgan verte garée toute seule près de l'ambassade d'Espagne ! Cependant, le message que j'avais laissé sur le siège conducteur était resté sans réponse. Le lendemain j'ai faussé compagnie à mes hôtes, déterminé à nouer contact avec le propriétaire de la Morgan Roadster. Etant donné que cette dernière portait des plaques noires diplomatiques, il me semblait évident que le Morganiste se trouvait à l'ambassade toute proche. Un diplomate

a consenti à descendre discuter avec moi et prendre mes coordonnées. Au retour à l'hôtel Plaza, le réceptionniste m'a aussitôt tendu une enveloppe, cachetée par l'ambassade, avec une invitation à prendre le café le lendemain matin.

Ma persévérance avait fini par payer ! Vis-à-vis de nos hôtes, J.F. et moi avons dû prétexter un rendez-vous important avec le conseiller politique de l'ambassade. Et c'est ainsi que j'ai réussi à rencontrer Julio, le seul Morganiste sur l'île. Nous avons parlé de Morgan évidemment mais aussi des raisons de la visite de Jean-François dont il était déjà au courant par le biais de la presse locale. Par ailleurs, Julio nous a raconté l'anecdote concernant l'immatriculation de sa Morgan et - en dépit de son statut diplomatique - les difficultés rencontrées auprès des "compétences" locales pour les convaincre que sa voiture n'était pas un kit car fabriqué au fond de son garage en Espagne. Il s'est avéré que la marque Morgan ne figurait pas sur la liste des constructeurs automobiles répertoriés par les autorités cubaines ! Avant de nous donner congé, Julio m'a proposé une balade dominicale en Morgan. J'ai eu donc le grand plaisir de me faire conduire plus tard à travers La Havane - cigare à la main bien sûr. Mais j'étais loin d'imaginer qu'une nouvelle escapade en Morgan allait se profiler un an plus tard...

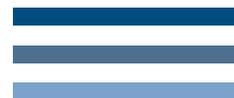
(Pour des raisons de confidentialité, le prénom du conseiller a été changé).

Honolulu

Sur un forum, j'avais entendu parler de 2 Morganistes américains installés à Hawaï. Début août 2012, je suis entré en contact avec celui vivant près de Honolulu, Paul Levitt, pour lui proposer qu'on s'y rencontre pendant mes vacances en famille.

Dès notre arrivée à Waikiki Beach, le temps d'un coup de fil comme convenu, Paul était en route pour qu'on fasse connaissance. Sur une des photos, on le voit à son arrivée à bord de sa 4/4 bleue série IV de 1963 qui semblait tout juste sortie de restauration. Entretemps, mon épouse et ma fille étaient parties à la découverte de la plage de Waikiki, sans doute pour laisser entre eux les anglophones amateurs de Morgan.

Pendant que nous discutons de tout, surtout Morgan, autour d'un cocktail, j'ai montré à Paul le dernier numéro de la revue 'Morganeer' du club '3/4 Group'... A ma grande surprise, il me révéla avoir été dans les années 90 un ancien



président de ce club de la côte nord-est des Etats-Unis ! Puis il a quitté New York en 1997 avec son épouse, Robin, pour s'installer à Hawaï. La 4/4 faisait bien sûr partie du voyage mais la plaque d'identité de l'importateur, installée sur le pare-feu, nous indique que cette Mog fut importée neuve par l'agent New Yorkais de l'époque - Fergus. Curieusement, Fergus avait jugé utile d'utiliser sa propre numérotation sur toutes ses plaques de Morgan - sans la moindre référence au vrai numéro de châssis !



Quand Paul acheta sa 4/4 en 1985, son moteur était déjà remplacé par un Crossflow 1600 cc qui, en 1993, fut confié à un préparateur de moteurs de course Ford renommé aux USA - Marcovicci-Wenz. Le Crossflow est passé à 1700 cc pour porter la puissance à 125 cv. La restauration, quant à elle, date de 1991 et fut effectuée avec le concours de Larry Eckler, spécialiste Morgan (New England Motors). Cependant, Paul qualifie ce travail de restauration partielle... et la couleur, Squadron Blue, choisie par Robin, provient de chez Jaguar.



Le capot gauche ouvert, j'ai pu détailler l'impeccable compartiment moteur assorti d'un échappement tubulaire du plus bel effet. Pour clore notre rencontre, Paul proposa une balade en Mog dans la ville d'Honolulu. D'après Paul Levitt, il y aurait - au dernier comptage - 12 Morgan recensées dans tout l'archipel, notamment à Oahu et Big Island. De quoi justifier leur propre badge ! ■



Paul m'informa aussi de la présence à Hawaï du club HiMog qui comprend une vingtaine de membres. Toutefois, ce club sert plutôt de registre des Morganistes qui dépendent du British Car Club of Hawaii qui organise des sorties multi-marques. Le club Morgan d'origine, créé en 1976, s'était mis en veilleuse et, grâce à l'intervention de Paul, il s'est trouvé ressuscité sous l'appellation HiMog. Le nouveau badge, dessiné par Paul qui est artiste, fut fabriqué par Jim Baker en Angleterre et financé par Win Sharples, autre importateur Morgan de l'époque. Des 100 badges fabriqués, tous ont rapidement trouvé acquéreur.

Douglas HALLAWELL



De l'échec au succès

*24 Heures du Mans 1962
Richard nous raconte
sa course*

Chris Lawrence et moi avons commencé à courir en 1961 dans des compétitions internationales en GT avec des Morgan Plus 4 et nous nous sommes inscrits aux 24 Heures du Mans. Nous étions sur la liste d'attente, mais à notre arrivée au Mans, l'ACO nous avait attribué le numéro 57 pour la course. Ensuite, toutes sortes de discussions politiques eurent lieu à l'occasion du contrôle technique de la voiture, remettant en cause notre participation. On nous reprocha "Vous avez pris une voiture de 1930 et monté des freins à disques. Ce n'est pas dans l'esprit de la réglementation. Rentrez chez vous". La voiture bleu clair (XRX 1) était toute neuve. Elle n'avait couru qu'à Spa Francorchamps où j'avais fini 2^e dans la classe des GT 2 litres, et aux 1000 km du Nürburgring en mai. Plusieurs années plus tard, nous apprîmes que la société Triumph, présente



Trois générations de Shepherd-Barron

avec 3 voitures équipées de leur nouveau moteur twin-cam, remit en cause son engagement auprès de l'ACO. Ils ne voulaient pas risquer d'être battus par une Morgan équipée d'un moteur Triumph classique "Si vous les laissez courir, nous rentrons chez nous avec nos trois voitures"... Il semble qu'ils avaient raison de nous craindre, car leur record du tour en 1961 était de 4 minutes 44 secondes - le nôtre l'année suivante avec TOK étant de 4 minutes 56 secondes, largement au-dessous de nos possibilités... Après nous être calmés, nous décidâmes "Nous reviendrons en 1962 !".



combien le circuit du Mans est glissant par temps de pluie avec ses tronçons ouverts à la circulation.

De retour en Angleterre, la voiture fut l'objet d'une préparation intensive. Cela comprenait le montage d'un nouveau démarreur Lucas pour remplacer un modèle défectueux aux 1000 km en mai, qui avait refusé de fonctionner après un arrêt aux stands. Le nouveau moteur fut équipé d'un pare-chaleur et le collecteur d'échappement recouvert de feuilles d'amiante. Le circuit électrique fut entièrement modifié, tout comme les freins et la suspension. Peter Morgan décida de repeindre la voiture en British Racing Green avec un hardtop gris clair. TOK 358 avait fière allure avec ses roues vert foncé et, avec une voiture d'usine de rechange (170 GWP), nous étions prêts pour la course. Notre équipe n'était pas très étoffée : un total de 15 personnes y compris les 2 amis chargés de la signalisation à Mulsanne (plus sûre que les multiples signalisations le long des stands).

Les contrôles techniques ne posèrent pas de problèmes (ceux-ci étaient réservés à Lotus cette année-là !) et nous fûmes accueillis de façon très courtoise par les officiels de l'ACO. Nous avions un problème potentiel avec la garde au sol, un critère très important. Ils disposaient d'un instrument de mesure "high-tech" - une boîte en contreplaqué placée sous la voiture... TOK était très basse et les pneus Dunlop Racing ayant un profil très bas... nous étions à la limite. C'est pourquoi les photos du contrôle technique montrent la voiture avec des pneus route sur des jantes argentées. Chaque millimètre comptait...



Avec Marcel au stand MCF

La préparation à la course fut assez difficile. Il faisait très chaud (plus de 30 degrés les 2 jours). Chris prit le départ et fut très rapidement en action. Nous conduisions par périodes de 3 heures, basés sur le plein du réservoir de 90 litres. La prise du premier relais, à 19 heures le samedi après Chris, fut un moment d'émotion. Et horreur, le démarreur refusa de fonctionner (les souvenirs du Nürburgring remontèrent à l'esprit). Une rapide intervention de John Pierce sur celui-ci et nous étions repartis. Comme vous pouvez imaginer, toute l'équipe était anxieuse que l'histoire se répète. Heureusement, ce ne fut pas le cas, le démarreur ayant décidé de fonctionner normalement pour le reste de la course. Un seul petit problème nous a retardés : un des deux bouchons de réservoir n'était pas bien fermé après un ravitaillement et le drapeau noir m'obligea à retourner au stand. Un bon coup sur le bouchon et je pouvais repartir très soulagé.

Conformément à cette promesse nous étions au Mans l'année suivante, associé à la société Morgan. Nous avions une voiture modifiée avec le châssis 4/4 "low line", peinte en rouge pour les courses en mai, à nouveau à Spa et au Nürburgring. Nous avons pu participer aux 2 jours d'essais officiels en avril, au cours desquels nous avons fait le plein d'enseignements sur le comportement de la voiture, spécialement le dimanche sous la pluie, Chris réalisant le meilleur temps sur le circuit. Nous avons pu constater

La voiture vrombissait joyeusement heure après heure, désormais en tête de la catégorie 2 litres GT, atteignant les 220 km/h dans la ligne droite

La recette du Copilote



Cette fois, c'est au tour d'Aline de nous présenter...

2 recettes à base de génoise

Ingrédients pour la génoise

170 g de sucre
170 g de farine
80 g de beurre
3 œufs
Sucre vanillé
Levure chimique
Cannelle
Muscade

Rappel de la génoise

Séparer les blancs des jaunes.
Monter les blancs en neige avec une pincée de sel, et réserver au frais
Blanchir les jaunes dans le sucre et le sucre vanillé
Ajouter la moitié de la farine et la levure, bien mélanger.
Ramollir le beurre au micro-ondes, mélanger à l'appareil
Mélanger le reste de la farine, la cannelle et la muscade râpées
Ajouter les œufs en neige. Mélanger.

Gâteau à l'ananas

Ingrédients supplémentaires : caramel liquide, une boîte d'ananas en tranches, valeur d'un bouchon de rhum.

Beurrer et fariner un moule

Napper de caramel le fond du moule et arranger les tranches égouttées

Verser l'appareil

Cuire à 180° pendant 20 minutes. Démouler de suite sur une assiette.

Mélanger le rhum au jus de la boîte d'ananas et napper le gâteau.

Mont-Blanc antillais

Ingrédients supplémentaires : un paquet de noix de coco râpée, crème pâtissière

Cuire la génoise

Laisser refroidir, la couper en 2

Mélanger la moitié de noix râpée à la crème pâtissière, et chauffer à feu doux pour que la noix ramollisse

Napper la moitié de la génoise avec la crème obtenue, recouvrir de l'autre moitié
Badigeonner le gâteau avec le reste de crème pâtissière (dessus et côté) et recouvrir du reste de noix de coco.

Réserver au frais.

Jeu du News 112, les résultats.

Dans le dernier numéro du News, nous vous proposons un jeu de la photo déplacée. Moins de 10 d'entre vous ont participé (dommage...). Parmi les participants, un seul, Jacques Tellier, de la délégation Bretagne, a trouvé la bonne réponse. Il s'agissait de la photo en page 25 avec le rétroviseur, prise lors d'une sortie en Normandie (les colombages...) et placée dans les pages consacrées au Boulonnais.

Il y avait un piège involontaire en page 26, la photo de la Morgan "TOK 258" de Jean-Marie Petit, immatriculée dans le 62 (immatriculation visible sur la photo).

Jacques a reçu son badge comme il se doit.



de Mulsanne et 225 km/h dans le secteur d'Indianapolis (en légère déclivité). Nous avons un rapport de 2.9 sur le pont pour assurer un régime moteur inférieur. Vers la fin de la course le silencieux d'échappement se fissura. La voiture faisait un bruit étrange et le régime moteur baissa de 200 tours - ce qui n'était pas un problème à ce stade de la course.

Dans les dernières heures de course il restait 19 voitures en piste sur les 55 qui avaient pris le départ. De temps en temps la piste était vraiment vide et je me rappelle avoir couru de nombreux tours sans voir une autre voiture - Qu'est-il arrivé ? Ont-elles toutes abandonné ? Y-a-t-il eu un gros accident ? Ce sont les questions qui me passaient par la tête.

A ce moment-là, le prototype Ferrari de Phil Hill et Olivier Gendebien, en tête de la course avec 5 tours d'avance sur le second, avait commencé à lever le pied à notre vitesse et je pus ainsi faire quelques tours en compagnie de Phil Hill. Bien longtemps après à Silverstone, je parlais avec lui de la course et il se rappela la Morgan : "Vous les gars avec la petite voiture verte qui sautait comme un diable dans les virages...". Bien sûr, la Morgan n'était pas la plus rapide, ni la plus lente, si bien que Chris et moi devons bien faire attention vers l'avant tout en gardant un œil sur le

rétro... Au moment ce dépasser une René Bonnet ou une Panhard à 150 km/h, ce point rouge dans le rétro, c'est quoi ? Une Ferrari à plus de 300 km/h ? C'était deux fois plus difficile la nuit, avec des phares éblouissants dans le dos...

Même si le weekend fut très chaud, nous étions heureux sans la pluie, mais nous avons affronté une brume épaisse au lever du jour, qui changeait avec les arbres, en particulier à chaque tour entre Mulsanne et Indianapolis et il fallait espérer qu'il n'y avait pas de voiture accidentée ou en panne dans le brouillard.

J'ai pris le dernier relais pour finir la course et c'était très éprouvant pour les nerfs. Vous écoutez attentivement chaque bruit suspect de la voiture. Vous restez concentré pour ne pas manquer une vitesse ou, pire que tout, rater un virage et ne pas finir la course. Mais tout se déroula comme prévu, et à 16 heures le dimanche, TOK franchit la ligne d'arrivée en remportant la catégorie 2 Litres GT, ayant parcouru 3629,288 kilomètres à une vitesse moyenne de 151,22 km/h. Nous avons été arrêtés au stand en tout seulement 28 minutes pour le plein de carburant et les changements de pilote. ■

Richard SHEPHERD-BARRON

Septembre 2012 - Traduction Yves SWARTENBROEKX

Nouvelles de l'Association

Conseil d'administration du samedi 17 novembre 2012

Les questions de la composition du Conseil ont pris une part importante.

- Bertrand Moutard-Martin a fait part de sa disponibilité pour continuer pour la durée du mandat restant à courir (jusqu'à fin 2014). Le Conseil a approuvé à l'unanimité sa décision qui sera présentée pour validation à la prochaine AG.
- Le poste de Vice-Président étant vacant, des contacts sont pris par le Président avec certains membres pour les solliciter. Bertrand espère bien un résultat dans le courant de l'année 2013.
- Suite au souhait de Manu après de longues années dans la fonction, Jean-Marie Petit sera le nouveau délégué régional pour la délégation Flandres-Ardenne-Picardie à partir de l'année prochaine.
- Le Conseil a acté la démission de Christophe Roux, pour raisons personnelles, de la Délégation Centre-Touraine. Jean-Louis Moreau s'est proposé pour assurer l'intérim du poste auprès



des membres de cette délégation, parmi lesquels on cherchera un délégué régional.

- Marcel Treton souhaite passer la main pour la délégation Pays de Loire après l'AG et va prendre contact avec des membres pour la nomination d'un successeur.
- André Granet transmettra à la fin de l'année la responsabilité de la délégation Rhône-Alpes à Jean-Yves Bellanger, conformément aux habitudes de rotation dans cette délégation.
- Les contacts pris par Marilou Bazin pour le poste de délégué régional Midi-Pyrénées n'ont jusqu'à présent pas été suivis d'effet.
- Contact a été pris pour le poste de délégué boutique avec Michèle Servat qui vient de donner une réponse positive.

Les nouveaux recrutements, à valider en Assemblée Générale, apporteront du sang neuf au Conseil d'administration, ce qui confirme le dynamisme de notre association (dont le nombre de membres s'accroît sensiblement, voir l'édito du Secrétaire). Les délégués régionaux ont exposé au CA leur

Formalités administratives

Nos démarches de plusieurs mois se sont concrétisées : le MCF est à jour de toutes formalités administratives. Changement des statuts, inscriptions en Préfecture et sur le fichier national des associations SIMPA, changement de siège social. Notre dossier a été accepté à la Préfecture de Police et le changement de notre siège social s'est conclu avec la signature de la convention de domiciliation avec la mairie du XIV^e à Paris.*

N'oubliez pas :

• siège social :

Maison des Associations du XIV^e Arrondissement
22, rue Deparcieux
75014 Paris

• adresse postale :

c/o Patric Mourgère,
17, bd de Vanves
92320 Chatillon

**Système d'Information Multi-services des Partenaires Associatifs*

bilan annuel 2012, une année bien remplie en activités multiples (voir les reportages sur le site et dans les pages de ce numéro) et présenté une première ébauche de leur programme 2013. Le tableau prévisionnel des sorties, plus loin dans ce numéro, sera mis à jour sur le site Internet. Les cotisations 2013 sont maintenues à 65€ pour un renouvellement. Les nouvelles adhésions seront assorties d'un livraison du badge du MCF, ce qui conduira à les fixer à 110€.

Adoption du Règlement Intérieur de l'Association

Conformément à l'article XIV des statuts du MCF, un grand chantier a vu sa concrétisation lors de cette réunion : l'adoption par le Conseil du Règlement Intérieur précisant les règles de fonctionnement de l'Association. Le texte de ce règlement est à la disposition des membres et peut être téléchargé sur le site dans l'espace réservé aux membres, rubrique "Le Club", "les Statuts, Règlement Intérieur".

A vos agendas ! Assemblée Générale

La prochaine Assemblée Générale du MCF aura lieu le samedi 9 février 2013 à l'Hotel Novotel Pont de Sèvres. Une convocation est jointe à ce News. Venez nombreux ou, si vous êtes empêché, n'oubliez pas de nous transmettre votre pouvoir. L'hôtel est relié au salon Rétromobile par une ligne directe du tramway... ■

Pour le Bureau,
le Secrétariat du MCF

La vie du Site Internet

Ceux d'entre vous qui fréquentent régulièrement le site du MCF ont appris entretemps à l'apprécier. Sur la page d'accueil des membres clignote un bouton "NOUVEAU". Il donne l'accès direct aux nouveautés (reportages, albums photos) mises dernièrement sur le site. Pour assurer l'attractivité de notre site Web, nous nous efforçons de l'alimenter avec des nouveaux sujets au moins 2 fois par semaine. Nous sommes d'ailleurs tributaires des contributions des membres - n'hésitez pas à nous faire parvenir des informations ou articles que vous souhaitez voir figurer sur le site.



Le bouton "Nouveau" vous permet de découvrir d'un clic l'actualité du site.

Fiches des membres

De nombreuses fiches des membres sont incomplètes, en particulier il manque les photos. Le fichier est en même temps le trombinoscope du club... Les photos aident à créer du lien entre les membres : c'est toujours agréable de placer un visage derrière un prénom... Merci de nous faire parvenir vos photos (envoi par mail à Jean-Léon Marique), nous les placerons dans votre fiche.

PayPal

Notre informaticien et notre secrétaire ont continué de travailler sur la modernisation de la gestion des cotisations. Ils nous confirment la mise en place d'un système de paiement sécurisé pour les cotisations 2013 et, plus tard, le règlement de la participation aux sorties et le paiement des achats à la boutique du MCF. PayPal permet aux acheteurs et vendeurs d'envoyer et de recevoir des paiements en ligne. Avec plus de 100 millions de comptes dans 190 pays et régions du monde, il est accepté partout. C'est un service sécurisé qui aide à protéger les informations concernant votre carte bancaire. Lorsque vous utilisez PayPal vos informations financières ne sont jamais communiquées au vendeur. Vous achetez et payez en toute tranquillité. ■

Pour utiliser Paypal vous devez ouvrir un compte personnel sur leur site. C'est gratuit. Vos données bancaires sont enregistrées une fois pour toutes et elles restent confidentielles.



Statistiques web d'avril à octobre 2012

Accès Membres

Membres actifs	449
Membres s'étant connectés au moins 1 fois	325

Connexions

à "réservé aux membres" / jour	35
--------------------------------	----

Visites

Nombre Visiteurs par jour	+/-100
Nombre Visiteurs uniques	7 159
Nombre de Pages vues	165 525
Nombre de Pages par visite	8,1
Durée moyenne des visites	5mn 10s
Nouveaux Visiteurs	35 %
Nombre de Visiteurs revenant sur le site	65 %

Plateformes

Windows	60 %
Mac	29 %
Iphone/Ipad	10 %

Pages vues

1) Album Photos	47 875
2) Les Membres (liste + détail)	6 485
3) Actualités	2 165
4) Reportages	1 453
5) Agenda des Sorties	375

Quelques remarques

- Succès confirmé des Albums Photo.
- Le succès ne se dément pas, les fréquentations restent au niveau du lancement.
- Beaucoup de demandes des membres autour des sorties MCF et autres.

La continuité du succès

Jean-Léon MARIQUE

À vos agendas ! Les sorties du MCF



(Agenda préliminaire à compléter.
Voir aussi le site Internet).

Du 7 au 9 juin

MOG 2013 en Champagne
sur le thème des années folles, autour de la ville de Reims. Pour 90 voitures, les places seront disputées pour cette sortie organisée par Jacques Vuye.

Budget prévisionnel : 750€ pour un couple, 475€ pour un single.
Un Post-Mog est prévu le lundi 10 juin.
Budget prévisionnel : 230€ pour un couple, 150€ pour un single.

Jacques Vuye, Jean-Marie Petit

Les 13 et 14 juillet

Centenaire GP de France de Cyclocar

En parallèle avec la participation de membres du MCF avec leur 3-Roues (Didier Coste, J.C. de Penfentenyo) le centenaire de la victoire d'un 3-Roues Morgan à ce Grand-Prix va être célébrée dans le cadre d'un grand meeting franco-anglais autour de l'ancien circuit d'Amiens. Un tour de circuit commémoratif et un choix d'escapades dans la région seront proposés. Détails à confirmer.

Alain Herman, pour le Bureau du MCF

Du 13 au 15 septembre

Goodwood

- La Délégation Ile-de-France a réservé un hôtel de 25 chambres à 25 km de Goodwood, pour un séjour du vendredi soir au dimanche matin.
Budget : 1 100€ pour un couple.
Pour les amateurs, cette sortie se prolongera par un séjour au Pays de Galles.

Jean-Louis Moreau

- La Délégation Flandres-Ardenne-Picardie prépare aussi une sortie en liaison avec le club belge (passage du channel par Dunkerque). Planning et budget à définir.

Jean-Marie Petit

Délégation BRETAGNE

Du 6 au 8 septembre

Côte du Goëlo, Paimpol, Bréhat. Par le circuit des falaises, la Pointe de l'Arcouest et la Vallée du Trieux. Budget : env. 590€ pour un couple, à confirmer.

Jacques Noël

Délégation CENTRE-TOURAINE

Les 19 et 20 janvier

Les Givrés

Formule bien connue. Xavier Delaunay

Les 22 et 23 septembre

Sortie d'Automne. Marcel Treton

Délégation FLANDRES-ARDENNES-PICARDIE

Du 26 au 28 avril

Moulins et Canaux II

Aux Pays-Bas jusqu'au parc naturel des Hoge Veluwe, en passant par la Belgique - Moulins de Klnderdijk, Musée Van Gogh, retour par Bokrijk. Budget : 800€ par équipage.

Emmanuel de Wicq

Délégation GRAND-EST

Du 23 au 29 juin

Le **Tour de Suisse** en une semaine. Un raid de 5 jours et 6 nuitées en Suisse, avec 1/2 journée de libre à la Jungfrau (Train à Crémaillère le plus haut d'Europe). Et tous les cols - une journée avec 12 200 m de dénivelé positif. Budget (à confirmer) : env. 2 000€ pour un couple.

Roland Buecher

Délégation GRAND SUD-OUEST

(dates à préciser)

Morgan en Bordelais, avec visite du Château Cheval-Blanc. Sortie conjointe avec le club Auto-Rétro de Périgueux.

Marilou Bazin

Délégation ILE de FRANCE

9 mars

Sortie "Dégommage"

Salon champenois à Reims, musée de la Vigne.

Avril Sortie dans le Vexin

Mai Les Yvelines

Juin Fête des Roses à Gerberoy

Juillet Sortie Avion dans la région de Meaux

Jean-Louis Moreau

Délégation NORMANDIE

25 - 26 mai

Balade Normande

Découverte de l'Orne, aux confins du Perche. Visite de Haras, châteaux, jardins.

Jacques Valette

Délégation PACA

23 - 24 février

Sortie "Les Mimosas"

avec le Corso de Bormes-les-Mimosas.

8 - 12 mai

La Corse insolite

28 - 29 septembre

"Les Loups",

parc Alpha à St-Martin-de-Vésubie.

Patrice Arnaud

Délégation RHÔNE-ALPES

10 mars

Dégommage de Printemps

Gorges de la Loire, Lac de Grangent.

14 avril

Bourgogne

Tournus et sa région.

25 et 26 mai

Autour du Lac Léman

de Thonon à Genève par la rive suisse.

6 et 7 juillet

La Route des Lavandes

entre Ventoux et Fortcalquier.

15 septembre

Chambéry et Route des Vins en Savoie

20 octobre

Châtaignes

en Ardèche.

André Granet

AUTRES SORTIES

CHANMOG

Du 10 au 12 mai Mog Jersey

35 équipages français sont invités par nos amis des Iles avec sans doute un Pré-Mog, les 8 et 9 mai. Budget et planning à préciser.

Coordination des inscriptions par le Bureau du MCF.

Paul Egerton

MOG Anglais à Canterbury

16 au 19 août avec Post-Mog à Montreuil-sur-mer.

Le MSCC nous propose la participation de 10 équipages. Détails du programme sur www.hopmog.co.uk

Jean-Louis Moreau ou inscription directement en individuel

Vos délégués ont d'autres projets de sorties, contactez-les !

↳ **Tous nos meilleurs vœux !**

Toute l'équipe du Bureau et le Conseil d'Administration du MCF vous souhaitent, à vous et à vos proches, un Joyeux Noël et une excellente nouvelle année !

Clin d'œil !

La Poste a édité un calendrier 2013... très joliment illustré !



Le NEWS du Morgan Club de France Conseil d'Administration

Edité par le MCF. Président : B. Moutard-Martin
Magazine des membres de l'association MCF
Non destiné à la vente, Valeur faciale 10€
Tirage : 600 exemplaires, Périodicité : semestriel

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 : Françoise Drouault.
Pages intérieures : Patrice Arnaud, Marilou Bazin, Christian Boyer, Jean-Michel Briol, Patrick Collet, Philippe Cosseron, Françoise Drouault, Jean-Marc Drubay, Douglas Hallawell, Alain Herman, Jean-Léon Marique, Jacques Moya, Jean-Charles de Penfentenyo, François Rahier, Wolfgang Sauer, Yves Swartenbroekx, Jacques Tellier, Jacques Valette, Hélène Verzier.
Avec nos remerciements.

Bureau :

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

Délégués techniques :

- Boutique : Patric Le Quilliec
- Communication : Yves Swartenbroekx
- 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, Marcel Treton, Jacques Valette.

Participez à la vie du 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

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**



Quelque soit l'âge de votre Morgan,

JEANNE D'ARC ASSURANCES
&



GENERALI
a s s u r a n c e s

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