

Histoire, histoires...

40 ans du MCF

100 ans du GP de l'ACF

Des histoires de Morgan

N°114 JUIN 2013





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

Le mot du Président



Chers Membres et Amis,

40^e anniversaire oblige !

Vous tenez en main un numéro "historique" du News, qui me conduit à réfléchir sur la structure actuelle du club, pour constater que nous sommes en présence de plusieurs générations de Morganistes.

Ceux que j'appellerai "les dinosaures" ont adhéré au cours des premières années du club. Ils commencent à être d'un âge assez avancé. Certains n'avaient, comme moi à l'époque, qu'un 3-Roues ou un Flat Rad 4-Roues. Je me souviens des premiers MOGs où leur présence était importante. S'ils ont acquis des engins plus récents, avec lesquels ils viennent aux sorties actuelles du club, ils ont assez souvent conservé leurs pièces de collection au fond du garage. En état de marche ou non...

Les "piliers" sont arrivés dans la période intermédiaire et ont déjà un bon bagage de souvenirs de la vie du club. Ils sont souvent plus familiers avec des Morgan plus récentes, pour lesquelles les plus anciens ont moins d'affinités. Certains d'entre eux ont exercé une activité bénévole au sein du MCF. Ils sont fidèles au club, critiques et plus ou moins actifs au niveau de leur participation aux sorties. Ils constituent le noyau de l'association.

Les "jeunes" membres ne sont pas forcément beaucoup plus jeunes en âge que les précédents, mais ils ont semble-t-il des motivations différentes : souvent moins intéressés par la mécanique, ils recherchent dans la Morgan le plaisir de conduire une ancienne, sans les

aléas d'un véhicule de collection. Avec l'acquisition d'un modèle récent, ils sont prêts à payer cette tranquillité.

Le parc roulant du MCF traduit aussi cette répartition générationnelle : 50% des voitures ont moins de 10 ans, 11,6% plus de 30 ans...

Le prix actuel des Morgan est effectivement un frein pour des jeunes de moins de 35 ans. Il est révolu, le temps où les tricyclecaristes de 25 à 30 ans s'amusaient comme des potaches au volant de leurs curieux "pièges". Le renouvellement des classes d'âge est ainsi un problème structurel de notre club. Les jeunes hériteront probablement des Morgan des premiers adhérents, mais quand ? Avec l'allongement de la durée de la vie, ils ne seront peut-être plus aussi jeunes que cela.

Quelle que soit votre ancienneté au sein du club, je souhaite rappeler ici que votre Bureau et votre délégué s'attachent à être à l'écoute des remarques et suggestions que vous pourriez faire, pour y répondre le mieux possible. N'hésitez pas à communiquer avec nous.

Vous souhaitant une belle météo pour cet été (je croise les doigts !).

Votre Président
Bertrand MOUTARD-MARTIN

Peu après la publication de ce News, nous vivrons un événement exceptionnel, le 40^e anniversaire du club, fêté à l'occasion de la sortie historique à Amiens les 13 et 14 juillet. Cent ans jour pour jour après le Grand Prix de l'ACF à Amiens en 1913 au cours duquel Morgan décrocha sa première victoire sur le continent, nous aurons le plaisir d'admirer et de voir rouler les deux concurrents de l'époque, le Bédélia et le Morgan, deux collectors de mon vieil ami Marc Ménager. Une concentration importante de 3-Roues, français mais encore plus anglais, me fera revivre avec émotion mes débuts de Morganiste. Je ne doute pas un instant que nos plus jeunes membres seront enthousiasmés par cette manifestation dont nous devons l'organisation à Jehan-Charles de Penfentenyo, Didier Coste et Alain Herman. Merci à eux au nom du club.

L'édito du rédacteur



Chers amis membres,

Bonjour à tous,

Le jour du Marathon de Paris, avec Christian Boyer et Jehan-Charles de Penfentenyo, nous nous sommes aventurés dans la capitale pour "faire" la couverture de ce numéro.

A la Tour Eiffel, place de l'Etoile, dans le Bois de Boulogne... Merci à eux de s'être prêtés à l'exercice avec leurs 3-Roues, l'ancien et le moderne, par l'une des rares journées ensoleillées de ce printemps pas "Morgan" du tout... et dans les embouteillages liés au marathon. Le succès public a d'ailleurs été total pendant cette journée.

Notre image de couverture illustre un peu le chemin parcouru par notre marque fétiche, 100 ans après la première victoire d'un 3-Roues Morgan au GP de l'ACF à Amiens (voir l'article page 34). Le lancement du nouveau 3-Roues confirme cette forme de modernisme dans l'attachement au passé - une philosophie constante chez Morgan - qui sera, nous l'espérons, poursuivie par ses nouveaux dirigeants.

Et notre club a 40 ans !

Pour nous, c'est l'occasion de rouvrir l'album souvenir de nos membres. Avec un cahier central illustré de photos envoyées par quelques "anciens" du MCF. Une sélection nécessairement arbitraire - il y aurait de quoi en faire un livre - mais traduisant autant que possible l'éclectisme des témoignages reçus. Merci à ces contributeurs. Certains se reconnaîtront dans leurs photos.

Merci aussi à tous les autres, auteurs ou photographes, pour les textes, les reportages... Sur les sorties, sur des voitures qui ont, elles aussi, une histoire. La richesse des infos et le volume des textes ont un peu été la question centrale au moment de composer ce numéro. Tous nos contributeurs sont prolifiques et attachés aux détails. Pas possible de les censurer ! D'où la décision prise de porter la pagination exceptionnellement à 44 pages. Assez logique pour ce numéro "historique" et ces anniversaires. Peut-être un jour un genre de collector, dans lequel vous conserverez ces éléments de l'histoire de la marque et du club.

En vous souhaitant du plaisir à la lecture de ce numéro.

Bien amicalement.

Yves SWARTENBROECKX

Sommaire

6

Balades / Sorties / Rencontres

Dans les pas de Vincent Van Gogh



12

News du Club

À la boutique du club, Michèle Servat, nouvelle déléguée boutique



19

Dossier

40ans du MCF, l'album souvenir



32

Histoire

L'histoire de la Plus 4 Compétition de Philippe Cousteau



8

Balades / Sorties / Rencontres

Moulins et Canaux II



14

News du Club

Nouvelles des membres



27

Balades / Sorties / Rencontres

Salon champenois Reims Epernay



34

Histoire

Grand Prix de l'ACF 1913 Circuit de Picardie



10

Balades / Sorties / Rencontres

Les Givrés



16

Balades / Sorties / Rencontres

Chanmog 2013, Jersey, Guernsey, Sercq



28

Histoire

L'incroyable histoire du Flat-Rad de Jean



38

Dans l'air du temps

La gamme Morgan 2013 au salon de Genève



40

Technique

Les bagues de suspension avant de nos Morgan



Le coin du secrétaire



Adhésions au Club

Au 13 juin, notre Club avait enregistré 452 cotisations 2013 incluant les adhésions de 54 nouveaux membres. Pour information, nous avons enregistré 443 cotisations en 2012 et 395 en 2011. Le club poursuit donc une progression sensible du nombre de ses membres.

Le mode de paiement sécurisé Paypal a été mis en œuvre fin janvier et a rencontré un vif succès dès son lancement, non seulement pour le règlement des cotisations, mais aussi pour celui de certaines manifestations telles que le MOG.

Depuis début février, suite à l'Assemblée Générale, la décision a été prise d'associer à la première adhésion l'attribution du badge de calandre du Club et d'ajuster le montant de cette adhésion en conséquence. 27 nouveaux membres en ont déjà bénéficié.

A l'occasion de cette année "40^e anniversaire" le Club n'oubliera personne. Indépendamment du badge et autres articles que l'on pourra se procurer à la boutique, chaque membre recevra en cadeau un témoignage de cette étape de la vie de l'association : une belle affiche à encadrer, dessinée par Gérard Sigot (tirage limité à 500 exemplaires numérotés et signés) et un Pin's du club.

Serge Gainsbourg disait : "Les visages difficiles comme le mien se burinent et, arrivés à la quarantaine, deviennent intéressants". Ne peut-on pas en dire autant du MCF ?

Bonnes vacances à tous. ■

Alain HERMAN



Bienvenue au Club !

Nouveaux membres

N°		Région
1030	Michel CORNET	SUDO Plus 8 - Roadster - bleu
1031	Renaud DUBOIS	IDFR 4/4 - Roadster - bleu
1032	Hervé LE NICARDOUR	BRET 4/4 - Tourer - vert
1033	Jean-Pierre JOUBERT	RALP Roadster V6 - Roadster - bleu
1034	Marie-Claude SEMPERE	IDFR Plus 4 - - beige
1035	Jean-Firmin CARETTI	PACA Plus 4 - Roadster - vert
1036	Jean-Marie CHAMPIGNY	IDFR Plus 8 - Roadster - rouge
1037	Georges POURREYRON	PACA Plus 4 - Roadster - Old English White
1038	Patrick CAILLOL	PACA Plus 4 - Roadster - gris
1039	Didier CALLU	LOIR Roadster V6 - Roadster - ivoire
1040	Patrice LIBIEZ	FLAR 4/4 - Roadster - rouge
1041	Gérard DURAND	FLAR 4/4 - Roadster - bleu
1042	Jean-Philippe LEPERS	FLAR Aero 8 - Roadster - gris
1043	Michel MONIER	IDFR Plus 4 - Roadster - ivoire
1044	Philippe BLANQUER	IDFR 4-4 Sport - Roadster - noir
1045	Nicolas SCHMITT	PACA Plus 8 - Roadster - rouge
1046	Marie-Noelle MALSERGENT	CENT 4/4 - Roadster - ivoire
1047	Denis NIOCHE	CENT 4/4 - Roadster - noir
1048	Philippe BOUCHETEIL	IDFR 4-4 Sport - Roadster - bleu
1049	Michel VASTEL	RALP 4/4 - Tourer - bleu
1050	Gilles GAUTIER	IDFR Plus 4 - Plus 4 - ivoire
1051	Paul CHEVALIER	RALP Plus 4 Plus - Roadster - vert
1052	Gianni TONELLA	PACA Roadster V6 - Roadster - vert
1053	Laura BOSCH-COLOMER	MIPR 4/4 - Roadster - beige et marron
1054	Brian Andrew SAYLE	SUDO Plus 4 - Drophead - ivoire
1055	Jean-Alain PATEL-FONTANA	BRET 4/4 - Roadster - gris
1056	Jacques CAILLEUX	LOIR - -
1057	Jean-Paul BELLON	RALP 4/4 - Roadster - noir
1058	Richard ABULIUS	MIPR - -
1059	Armand PLESSE	BRET Plus 4 - Roadster - bleu
1060	Maurice BIENFAIT	RALP Roadster V6 - Roadster - noir
1061	Roland GARA	IDFR 4-4 Sport - Roadster - ivoire
1062	Eric DURIN	IDFR Plus 4 - Roadster - vert
1063	Frédéric PERDIGEON	FLAR 4-4 Sport - Roadster - ivoire
1064	Robert HUMBLE	RALP Autre - - Autre
1065	Hervé-Marie MERIADEC	BRET Plus 4 - Tourer - beige
1066	Philippe CHAPUIS	RALP Plus 4 - Roadster - ivoire
1067	Renaud BELLIERE	FLAR Plus 4 - Roadster - vert
1068	Roger REINERS	ESTA Plus 4 - Roadster - bleu
1069	Alain ALONSO	LOIR Plus 8 - Roadster - vert Porsche Oak Green
1070	Jean-Paul DELANGH	FLAR Plus 4 - Roadster - bleu
1071	Jean-Luc CALMELS	ESTA Plus 4 - Roadster - noir et rouge
1072	Gérard MOTTO	NDIE Plus 8 - Drophead - ivoire



Dans les pas de Vincent Van Gogh

À Auvers-sur-Oise,
samedi 13 avril 2013

Délégation Ile de France
Sortie co-organisée par Michèle et Claude Servat

Nos amis prennent goût à trouver des chemins, des histoires fabuleuses à nous faire découvrir... à nous faire rêver.

Cette année, Michèle et Claude nous ont concocté une balade qui nous a entraînés sur les traces de l'un des peintres les plus mythiques, inspiré par l'impressionnisme et le néo-impressionnisme, mais dont l'instabilité mentale arrêtera brutalement son "génie" le 29 juillet 1890 à Auvers-sur-Oise.

Nous avons donc rendez-vous sur la jolie place de Génicourt, bien connue de certains d'entre nous, à 8h45 pour un départ à travers la campagne du Vexin français. Oh surprise, Jean-Maurice nous a enchantés en arrivant au volant de son nouveau Three-Wheeler dont on ne pourra pas dire qu'il n'est pas de facture Morgan.

20 équipages furent répartis en deux groupes afin que chacun puisse apprécier la coulée verte de ce timide printemps. Et ce fut presque toutes décapotées que les Morgan ont sillonné jusqu'au Golf de Rebetz, première étape de notre balade, où nous attendait un cadre charmant.

Cette halte terminée, nous avons repris la route pour rejoindre le Château d'Auvers-sur-Oise, notre destination finale.

Ce n'est pas sans mal que nous avons réussi à "caser" nos voitures dans sa cour d'honneur mais la dextérité de nos pilotes ainsi que la maniabilité de nos voitures permirent de toutes les placer au chausse-pied.

Les retrouvailles autour de tablées pour un menu "Prestige", qui n'a pas démerité son appellation aux dires de Frédéric, nous offrirent une pause découverte et d'échanges avec les nouveaux venus du groupe. Jean-Louis fit les présentations le verre de l'amitié à la main, se mélangeant un peu les "pincesaux" dans le rappel du programme de la journée.

A 15h00, nous nous rendions au rendez-vous fixé avec notre guide pour un périple pédestre et pictural dans les rues d'Auvers. Quel bonheur de retrouver celle qui eut tant de mal à nous faire apprécier l'exposition temporaire hétéroclite installée dans le Château de La-Roche-Guyon et avec laquelle nous eûmes de mémorables chahuts et fous rires au printemps dernier.

En sa compagnie et appréciant ses multiples éclaircissements, nous passâmes deux heures à



comprendre l'âme de Van Gogh, à poser notre regard sur les traces de ce qu'il avait perçu de cette campagne de fin de XIX^e, à humer l'impalpable lien qui le retenait si peu à la réalité, tout en nous extasiant des joyaux qu'il a laissés derrière lui. ■

Stephane GODART





Le groupe en sortie à Auvers-sur-Oise, dans les pas de Vincent Van Gogh...



MORGAN MOTOR COMPANY



**A découvrir en exclusivité
dans notre show-room !**

**Série limitée
Morgan + 4 «Babydoll»
260 Chevaux**

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

WWW.MARCASSUS-SPORT.COM

Moulins

et Canaux II

du 26 au 29 Avril

Délégation Flandres-Ardenne-Picardie



Bis repetita placent... et en route pour une 2^e édition de la balade aux Pays-Bas sur le thème des Moulins et Canaux, avec deux équipages déjà de la partie en 2007 !

Regroupement le vendredi 26 avril au Château de Westmalle, au Nord d'Anvers, pour un pique-nique agrémenté d'une bière trappiste (Westmalle évidemment), offerte par Thierry van der Straten Waillet, cousin de Paul. Après une visite guidée du château par la sympathique propriétaire des lieux, cap sur le Nord, traversée du Moerdijk, encore quelques km d'autoroute puis premiers moulins et petites routes jusqu'au Kinderdijk : une concentration de vingt (!) moulins à vent, déclarée patrimoine mondial de l'UNESCO.

Depuis le parking du site (réservé pour nous par Paul trois mois à l'avance...), balade à pied de 500 m sous une pluie fine, qui convient au paysage, vers un moulin "témoin" de l'habitat et du mode de vie du siècle dernier. Le moulin, destiné à pomper l'eau des polders, est géré par un meulenaar qui augmente ou diminue la voilure de son moulin en fonction du vent, comme sur un voilier. Manœuvre impressionnante !

On reprend la route pour longer le fleuve Lek, qui a donné son nom au Lekkerland (lekker veut dire délicieux en hollandais...), et qu'on traverse sur un bac qui embarque toutes nos Morgan d'un seul coup. Sur l'autre rive nous retrouvons très vite notre hôtel, avec un moulin - le 52^e de la journée...



Après un excellent repas, "end of Day 1", la journée Moulins.

"Day 2" sera la matinée Canaux : par un temps frisquet mais très ensoleillé, nous longeons des canaux aux cours sinueux sur des dizaines de km par de toutes petites routes très pittoresques, souvent en surplomb des habitations : petites maisons coquettes peintes en blanc ou grosses fermes au toit de chaume.

Ensuite il faut bien traverser les Pays-Bas, (surtout ne pas dire "Hollande"... ce n'est qu'une province) pour arriver dans le Parc National des Hoge Veluwe, superbe réserve naturelle aux paysages étonnants. On est entre la New Forest et le Zimbabwe ! Nos Morgan adorent. Côté culture, le parc abrite le musée Kröller-Müller, qui héberge en permanence, outre des Impressionnistes français (Gauguin, Monet, Pissarro) une superbe collection de Van Gogh, à laquelle s'est ajoutée une expo temporaire "Vincent is back" axée sur son séjour en Provence (les célèbres Soleils). Le très beau parc du musée abrite aussi quelques statues intéressantes, Dubuffet et autres.



Retour aux voitures pour quelques km avant d'atteindre notre hôtel à Arnhem, destination finale pour nos Morgan... mais pas pour nous, car nous nous rendons à pied au Paleis Het Loo, le Versailles hollandais.

Parfois on s'y croirait (salons Louis XVI, salles des glaces), parfois moins, quand on tombe sur un gros meuble de chêne sculpté décoré de faïence de Delft ! Les jardins, dessinés par un élève de Lenôtre, sont très beaux et très français. Le temps libre avant le dîner permet aux uns de faire un tour à vélo dans les rues de la jolie vieille ville d'Arnhem, aux autres de profiter de la piscine, ou de faire la sieste... End of "Day 2".

On dort un peu plus longtemps le lendemain, Dimanche oblige - "Day 3" sera surtout de l'autoroute pour ramener tout le monde vers la Belgique, avec une dernière étape gourmande à Hoogstraeten au restaurant De Begijnhof (le béguinage en flamand) choisi par Paul au cours de son 13^e (et dernier) repérage... Notre trésorier honoraire se fait le porte-parole de tous en envoyant à Paul un vibrant "Dank u". Et c'est par une visite du béguinage tout proche que se termine en fanfare (et en plus c'est vrai, ceux qui y étaient vous le diront) la sortie Moulins et Canaux II. ■

Emmanuel DE VICQ



Les Givrés ²⁰¹³



C'est une fois l'histoire de 2 Belges (équipage Stammel) qui, sur les bons conseils d'un autre équipage Belge (Anne-Marie et François Rahier) ont décidé de participer à la sortie des Givrés, édition 2013.

Le microclimat plutôt méditerranéen d'Angers aidant, nous réservâmes plusieurs semaines à l'avance. Mais la veille de notre départ, la météo des radios locales promettait une température glaciale et un temps enneigé. Cela ne nous a pas refroidit, enfin...

Donc, nous voici partis du Grand Nord, sans équipement hivernal, pour nous retrouver à 10 km de la destination de rencontre sur des routes enneigées, à visibilité réduite, le thermomètre en-dessous de 0. Ouf, nous arrivons au Domaine de la Courbe et nous retrouvons l'équipage Rahier. On dépose nos valises dans les chambres coquettes et on attend le reste des participants. Et débarquent les Bretons, les Nantais et aussi les Parisiens, les habitués qui sont parés d'une bonne humeur contagieuse. Rien que cela valait le déplacement !

Les organisateurs, inquiets de la météo et du bon déroulement de la sortie, comptaient et recomptaient les arrivants. Finalement très peu se désistèrent. Quelque-uns n'ayant pu dégager leur Morgan du garage sont venus en voiture "banalisée", tel Maurice Noël.

Le premier soir, chouette tablée. On fait connaissance avec des organisateurs super sympas.

Mais pourra-t-on prendre les routes le lendemain ? Au réveil, on retrouve nos Morgans sous une couche de neige et des stalactites les décorent. Déjà plein de photos à prendre. Et la bonne humeur règne toujours.

Parmi nous, François Martineau et son coéquipier, arrivés dans leur Morgan décapotée et qui n'ont

jamais roulé bâché. Nous attestons les avoir quittés vivants avec des joues toutes rouges !

Se suivant tous prudemment et surveillés de près ou de loin par Xavier et Philippe, nous sommes allés visiter le Château "Le Lude". Quelle rigolade pour passer à pied le pont verglacé à l'entrée ! Bras dessus, bras dessous, s'agrippant à n'importe qui, faute de s'équilibrer et de tomber. On en rit encore.

Chouette le resto "chez Miton" où on s'est bien régalé et réchauffé.

Ensuite à Trôo, visite d'un village insolite agencé avec des grottes, des escaliers partout, des terrasses étagées et des sentiers charmants. Un Breton, Jacques, prendra une photo de groupe. Merci à lui.

Ce même jour, on passera devant l'usine Rustin, l'inventeur des rustines.

Et surtout on s'arrêtera chez Bénédicte De Rijcke qui nous a accueillis chaudement dans sa demeure pour nous y faire goûter ses vins blancs et rouges.

Après un retour à l'hôtel sans incident, c'est à nouveau la joie de se retrouver à table, à l'issue d'un apéritif qu'on aurait bien prolongé tant il était agréable.

Déjà dimanche et pour nous, un départ prématuré à cause de la météo identique à notre arrivée, avec 600 km à parcourir.

On profite encore d'un copieux petit-déjeuner et nous accompagnons le groupe jusqu'à La Flèche. Une dernière photo, le long du Loir, en face du resto "Au Moulin des 4 saisons".

Et pourquoi pas l'année prochaine, refaire une sortie entre givrés ? Cette année, on l'était vraiment.

Allez, ne nous oubliez pas, hein ! ■

Jean et Martine STAMMET



*Bien un
temps
de
Givrés !!!*



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**

A la boutique du club, Michèle Servat, nouvelle déléguée boutique



Michèle, tu as accepté de prendre la responsabilité de la boutique, qui t'a été confiée lors de la dernière AG. Comment vois-tu cette mission ?

Avec Claude, mon mari, nous sommes membres du MCF depuis 10 ans et nous y avons vécu des moments très chaleureux lors de multiples sorties. Outre le plaisir de la balade en Morgan, cela nous a fait connaître de nombreux amis. A l'approche de la retraite, j'ai pensé que je pouvais aussi apporter ma contribution au fonctionnement du club. Après avoir eu l'occasion plusieurs fois d'aider sur le stand de la boutique, je me suis vue proposer d'en prendre la charge par les amis du Bureau, ce que j'ai accepté - d'autant plus facilement que nous avons de la place à la maison et que je compte bien sur l'aide de Claude pour manipuler tout cela.

Le passage de témoin a-t-il eu lieu ?

Oui, Patrick Le Quilliec, qui cherchait depuis un certain temps un successeur, m'a transmis les consignes et tout le stock est entretemps chez moi

inventorié et bien rangé. Merci à Patrick pour ses explications qui me permettent de partir sur des bases précises. Il m'a aussi communiqué la liste des fournisseurs auxquels il a fait appel, ce qui facilite les choses pour gérer la continuité dans la commande des articles classiques, badges ou porte-clés... Jean-Marie Petit, ancien délégué boutique m'aide beaucoup actuellement, et je travaille en liaison avec Patric Mourgère, le trésorier du club.

Allez-vous renouveler le choix des articles ?

C'est notre objectif pour cette année. Je disposerai de plus en plus de temps cet été et à l'automne pour réfléchir à une nouvelle collection. J'ai proposé au Bureau d'organiser au cours des sorties des prochaines semaines une grande braderie pour simplifier le catalogue. Il y aura donc de bonnes affaires à faire pour les membres présents, avec des prix cassés. Actuellement, nous travaillons encore sur l'ancien catalogue, même si certains prix ont été revus, mais nous devrions essayer de donner un nouveau départ à la boutique avant les fêtes de fin d'année - les membres le demandent ardemment.



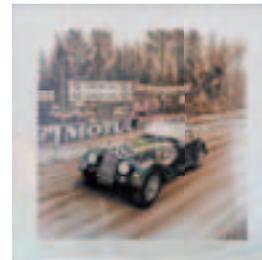
Badge "Années Folles" 50€



Badge MCF 60€



Badge MCF nouveau 60€



Lithographie TOK 70€



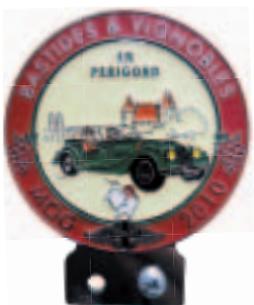
Porte-clés 7,50€



Badge Le Mans classic 70€



Plaque capot verte 10€



Badge MOG Perigord 50€



T-shirt TOK noir 15€



T-shirt TOK blanc 15€



Quels sont vos critères de choix pour cette nouvelle collection ?

L'objectif de la boutique n'étant pas de faire activement du commerce - nous aurions des problèmes du côté fiscal - nous chercherons à monter une collection de beaux articles, simples, pas trop exubérants, avec un bon rapport qualité-prix, des matières choisies et à un coût raisonnable. Nous distinguerons les articles permanents et ceux qui seront liés à un événement. Cela demande un temps de réflexion et une concertation pour la mise au point d'un

visuel typique du club - siglé MCF et pas Morgan. Les avis et suggestions des membres sont les bienvenus. Il faudra également faire le bon choix des fournisseurs, à qui nous pourrions aussi confier pour certains articles la logistique des livraisons. ■

Interview par Yves SWARTENBROEKK

PS : Le Bureau profite de cette occasion pour remercier Patrick Le Quilliec d'avoir assuré la gestion de la boutique au cours des dernières années, avec le succès que l'on sait. L'année dernière au Mans Classic, notre stand a été pris d'assaut par les visiteurs et même aussi les membres du club anglais.



Polo rugby vert ou rose 50€



Chèche beige 25€



Pin's 3€



Ecusson tissu 20€

Nouvelles de l'Association

NEWS DU CLUB

Composition du Conseil :

- André Granet ayant présenté sa candidature au poste de Vice-Président, il est coopté à l'unanimité des présents. Sa nomination devra être entérinée lors de la prochaine Assemblée Générale, conformément à l'article 7 des statuts. Pour cette nouvelle fonction, ses efforts porteront de façon prioritaire sur la relation avec les membres, au niveau régional et national.
- Pour les délégations de Centre-Touraine, Pays de Loire, PACA et Grand-Sud-Ouest, des changements sont à attendre et seront peut-être concrétisés, au moins en partie, lors du prochain Conseil.
- La fonction de Secrétaire du MCF fera également l'objet d'un appel à candidature, Alain Herman ayant déclaré son intention de "passer la main" (Voir annonce dans ce numéro du News, en page 43).

Règlement Intérieur, statuts :

Certains membres ayant souhaité une clarification de l'article VII des statuts (sur la composition et la nomination du Conseil d'Administration), celui-ci a fait l'objet d'une discussion approfondie, débouchant sur une nouvelle rédaction votée par le Conseil. Le nouvel Article VII est mis en annexe au Règlement Intérieur (dans l'attente d'une future modification des statuts lors d'une AG Extraordinaire).

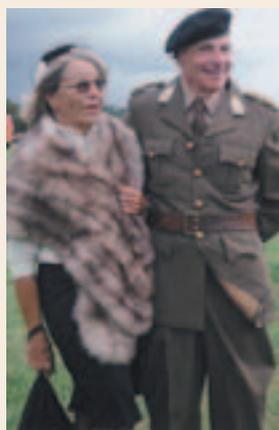
Ces documents sont consultables pour les membres sur le site du club.

<http://www.morganclubdefrance.fr/archives/annexestatuts.pdf>



Nouvelles

des membres



Emmanuel de Vicq

9 ans Délégué Régional Flandres-Ardenne-Picardie

Nous entamons dans ce numéro une série consacrée à nos membres. Nous poserons les mêmes questions à un membre dans chaque numéro du News. Voici les réponses de Manu.

1°) Comment et à quel âge en es-tu venu à acheter une Morgan ?

Je rêvais d'une Morgan depuis longtemps et arrivé à l'âge de la retraite (65 ans en Belgique !) je me suis dit qu'il était temps de concrétiser ce rêve !

2°) En quelques mots et une seule phrase, l'esprit Morgan, c'est quoi pour toi ?

Pour moi l'Esprit Morgan c'est partager avec des amis les émotions "basiques" que l'on ressent au volant de ce superbe engin.

3°) Après avoir passé le flambeau, quel bon souvenir de ton activité de délégué souhaiterais-tu évoquer ?

Je crois que c'est l'organisation de la sortie au Goodwood Revival en 2011, tout simplement parce que je voulais que les amis du MCF fassent l'expérience de cet événement exceptionnel !

4°) Veux-tu nous raconter un moment fort de ta vie en Morgan ?

Des moments forts, il y en a eu beaucoup en 15 ans (le tour de France, la traversée des États-Unis et bien d'autres) mais le plus spectaculaire sera toujours notre accident d'août 2007, de retour



d'Irlande, quelque part entre Ouistreham et Caen. Nous nous sommes ainsi retrouvés Annick et moi, après deux tonneaux... et demi, SOUS la Morgan pendant plus d'une heure en attendant qu'on nous sorte de là... indemnes ! Alors, miracle ? Oui sans doute, mais les side-screens, qui ont tenu, y ont fortement contribué !

Moralité : sur autoroute, mettez vos side-screens !

Merci à "Manu Roues en l'air".
C'est un survivant. ■

Mariage au MCF

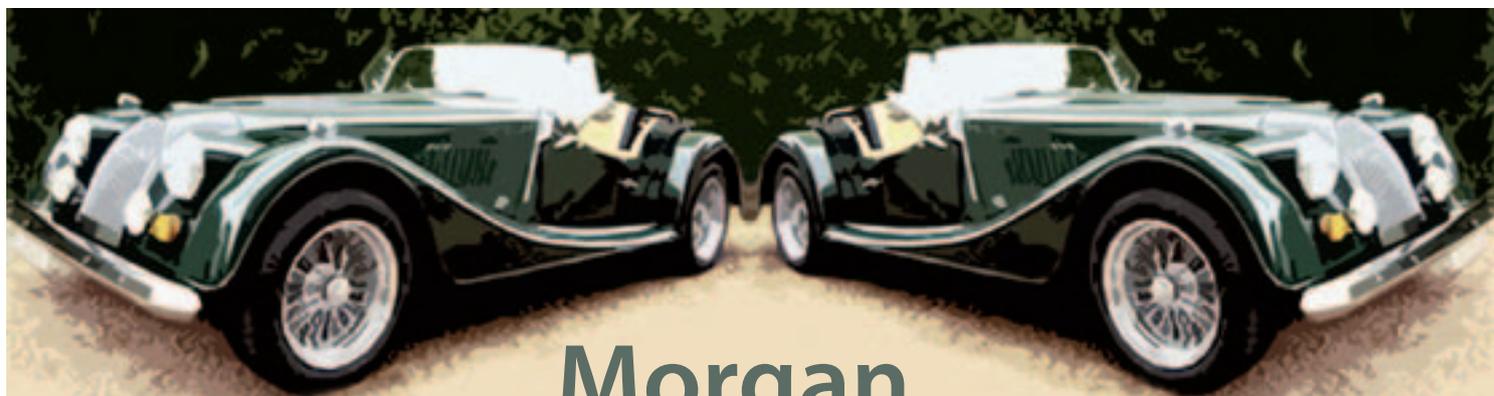
Jean-Claude Tornior, notre délégué technique, et Loïse Jadaut

ont échangé leurs consentements le 13/3/13 à 13h13 à la Mairie de Chailly en Bière (77). Ils ont été mariés par M. Le Maire Henri Lebarq, membre du MCF, en présence des témoins Mlle Valérie Pollet pour Loïse et M. Jean-François Beauvallet (membre du MCF) pour Jean-Claude.



Yvette et Louis, les parents de Loïse étaient de la fête, tout comme Marie-Madeleine et Bruno Delrue (membre du MCF). N'ayant pas pu sortir la Morgan en raison de la neige, ils ont choisi la Dyane pour se déplacer en cette journée.

Tous leurs amis du MCF leur souhaitent le plus grand bonheur possible et un avenir radieux. ■



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

Chanmog 2013, Jersey, Guernsey, Sercq



Voyage dans un autre temps.

9 au 12 mai 2013

En route pour un voyage dans le temps, vers un autre monde pourtant si proche, les îles Anglo-Normandes... C'est le mercredi matin qu'un petit groupe de 8 équipages s'élance de Versailles pour une étape de liaison sans histoire, assortie d'une halte culinaire sur la nationale 12 (Le Grand Cerf à Ernée, à recommander) avant d'atteindre St-Malo, notre première destination du jour. Nous retrouvons les autres participants au Pré-Mog (26 équipages) pour un embarquement rapide sur le Ferry et, après une brève traversée, l'arrivée sans encombre à Jersey. Au sortir du bateau, nous sommes attendus par des amis anglais qui se chargent de nous guider jusqu'à l'hôtel, ce qui facilite notre premier contact avec le trafic côté gauche - nous sommes en terre anglaise... Notre ami Paul Egerton, membre du club, a bien fait les choses avec son épouse Kerona, pour notre prise en charge pendant tout le séjour, et surtout la préparation d'un programme unique qui nous réservera un dépaysement total pour 4 journées bien remplies. La première soirée à l'hôtel est consacrée aux rencontres ou retrouvailles au cours d'un repas convivial, ainsi qu'à la préparation du voyage pour les deux jours à venir. Quelques détails sont à régler sur la composition des groupes et leur départ le lendemain matin aux aurores - entre 6h30 et 7h15 en fonction des horaires d'avion.

**Pré-Mog jeudi 9 et vendredi 10 mai :
sans voiture, en avion, en bateau, à pied,
à cheval.**

Le Pré-Mog est une balade sans voiture - nos Morgan, bien garées à l'hôtel, resteront à Jersey. Quant à nous, nous prenons l'avion pour Guernesey - 20 minutes de vol et nous parvenons rapidement à St Peter Port, la capitale, où les

préparatifs de l'anniversaire de la libération battent leur plein... Pour certains d'entre nous, c'est la visite de la maison de Victor Hugo, si imprégnée de l'œuvre du grand homme. Les autres profitent de leur temps libre en ville et sur le port pour apprécier le défilé des vétérans, militaires et autres véhicules d'époque, ainsi qu'une escouade de jolies voitures de collection décorées et fleuries pour célébrer la libération de l'île, le 9 mai 1945, soixante-huit ans auparavant jour pour jour. On se croirait à Goodwood. Le charme opère d'emblée. Guernesey nous laisse déjà une impression plus pittoresque que Jersey, moins urbaine et plus conviviale. Nous sommes dans une autre dimension et l'insularité est palpable, même s'il y a beaucoup de français en ville : le port de plaisance est envahi par des



régatiers du club de Morlaix qui en profitent pour sécher leurs voiles au soleil. Puis nous rejoignons le terminal pour embarquer pour Sercq. Nous allons plonger dans un autre espace-temps.

Sercq mesure environ 4,8 km de long sur 2 km de large et nous disposons de presque 24 h pour la visiter, chacun à son rythme, à pied, à vélo ou sur une voiture à cheval. Il n'y a pas de place pour les automobiles dans l'île qui, pour l'anecdote, était encore il y a peu le dernier État féodal d'Europe. La beauté de la nature fait sa renommée, avec des hameaux superbement fleuris comme un grand jardin botanique où abondent magnolias, rhododendrons, azalées et autres camélias. Et des paysages à couper le souffle comme dans le secteur de la Coupée, langue de terre bordée d'un parapet vertigineux entre Grand Sercq et Petit Sercq. La route qui y mène est tellement abrupte que les passagers de chars à bancs doivent mettre pied à terre pour soulager l'effort







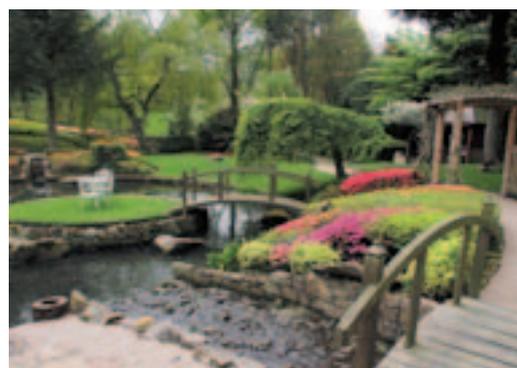
des chevaux en descente puis en montée. Outre le confort des hôtels charmants choisis pour notre séjour, nous y avons aussi apprécié la très bonne cuisine, tout comme le homard de la Sablonnerie, un restaurant au bout d'un chemin de campagne à la pointe ouest de l'île, ancienne ferme du XVI^e siècle restaurée, avec une ambiance d'un autre temps. Mais trop vite, il est temps de rejoindre le port pour reprendre le bateau pour Guernesey - et l'avion dans l'autre sens - sans oublier nos bagages sur place... Nos Morgan nous attendent à Jersey, tout comme 6 autres équipages, arrivés de France entretemps le vendredi pour se joindre à nous.

Chanmog samedi 11 et dimanche 12 mai : à gauche toutes et Jersey d'Est en Ouest.

Paul nous a préparé un roadbook très précis pour la découverte de l'île en Morgan. On roule à gauche... Nos 34 équipages sont répartis en 4 groupes encadrés par des amis anglais du Chanmog (Section Jersey du MSCC). Vive l'entente cordiale - plusieurs d'entre eux sont francophones. Le beau temps est de la partie, avec un vent frais très vivifiant. L'étriqueté de nos voitures est adaptée à la largeur des routes, surtout dans l'Est le premier jour. Mais la courtoisie des conducteurs que nous croisons nous facilite la tâche. Les Morgan suscitent les mêmes sourires que partout, et ici les gens laissent du temps au temps. L'itinéraire est émaillé d'une pause café servie par Kerona à la Fondation des Orchidées avant la visite du Manoir de St Jean avec son superbe parc et son jardin japonais. Nous sommes aimablement reçus par le propriétaire, M. John



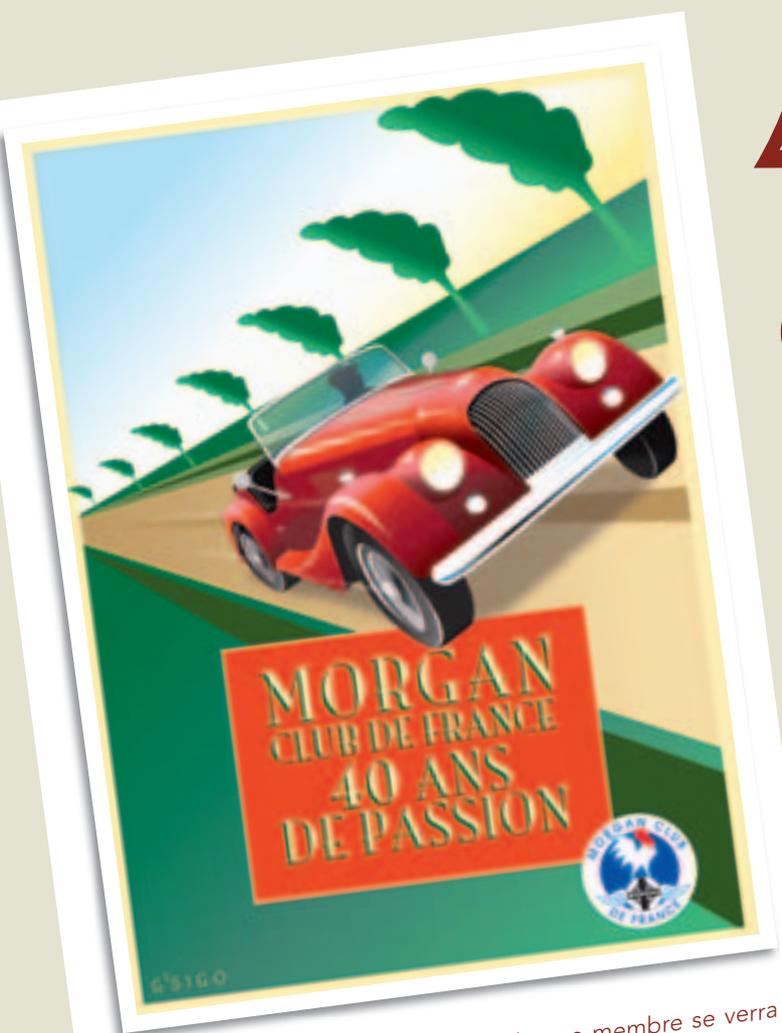
Dick, Seigneur de St John, qui apprécie nos belles alignées et partage notre repas en plein air. L'itinéraire de l'après-midi prévoit un choix d'activités - visite de la collection Nigel Mansell, des Jersey War Tunnels, temps libre sur le port ou shopping à St Héliér - chacun pouvant décider de ses occupations avant la soirée à l'hôtel. La cuisine de qualité et le tirage d'une grande tombola organisée par Kerona contribueront à une ambiance du tonnerre, tout comme le disc-jockey pour la fin de la soirée.



Le dimanche sera consacré à l'exploration en Morgan de la partie Ouest de l'île - les fortifications de Noirmont Point, l'église de St Brelade, St Ouen Bay, et la "Glass Church" décorée par Lalique (surtout à ne pas manquer). Le roadbook de Paul est émaillé de noms en français mais le dépaysement est permanent. Après un déjeuner à la hauteur, la visite de la collection de voitures d'Anne Forbes, qui nous reçoit pour le goûter, est presque trop courte car il faut déjà regagner le port : le Ferry nous attend à St Héliér et nous allons clore cette balade hors du temps.

Merci aux organisateurs de ce périple pour une parenthèse magique dans un monde à part. D'après le Guide Vert Michelin "plus anglais que normand, même s'il cultive un peu la nostalgie des coutumes d'antan ; à la fois paysan et maritime", mariant son charme désuet et la modernité, mais préservé par son insularité. Nous avons su l'apprécier. ■

Yves SWARTENBROEKX



A l'occasion des 40 ans du MCF, chaque membre se verra remettre en cadeau une belle affiche "40 ans de Passion" - format A3, sur papier Canson, tirage limité à 500 exemplaires, numérotée et signée par l'auteur, Gérard Sigot - ainsi qu'un Pin's du club.

Le badge du 40^e anniversaire est en vente à la boutique au prix de 65€ pour les membres du club.



Le bureau du MCF profite de l'occasion pour adresser ses remerciements amicaux à Gérard Sigot qui, comme à de nombreuses occasions précédemment a mis gracieusement ses talents d'illustrateur au service du club.

40 ans du MCF... l'album souvenir

A l'occasion des 40 ans du club, nous avons adressé à une trentaine de membres "anciens" une demande de contribution pour un album souvenir. Il s'agissait de se remémorer quelques images d'épisodes passés de la vie du club et des bons moments autour de nos Morgan.

Cet album est le résultat de ce que certains de ces anciens ont choisi d'y mettre - des souvenirs personnels des rencontres avec nos belles voitures... Il donne sans grand discours une image certes partielle des 40 ans de vie de l'association, mais touchante et chargée d'émotion. Si les participants ont pris de l'âge, les Morgan n'ont pas beaucoup changé, et le plaisir est toujours intact.

NB : La première sortie du MCF a eu lieu à La Baule, avec la participation de 2 (!) voitures, Boisvieux et Bezault. Le premier numéro du News (manuscrit) est paru en janvier 1974.

La publication officielle au JO est datée du 13 février 1981.



Malvern 1998



MOG Bordeaux 1999

Shuttle
1998



MOG Touraine 1990



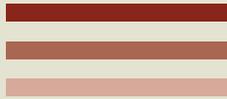
Caen Carpiquet 1984



Salon de
Birmingham
1992



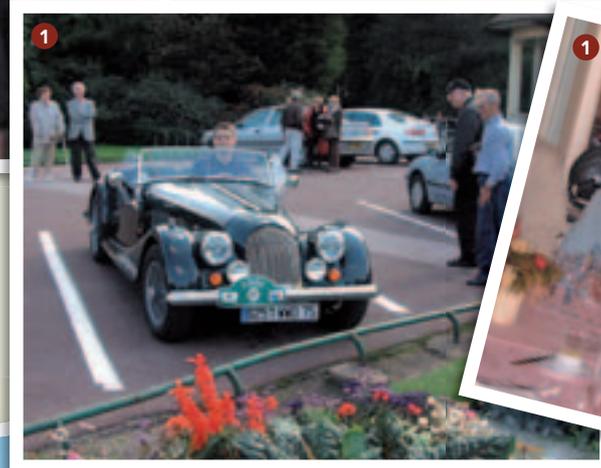
MOG Touraine 1990



MOG 2003
Le Touquet



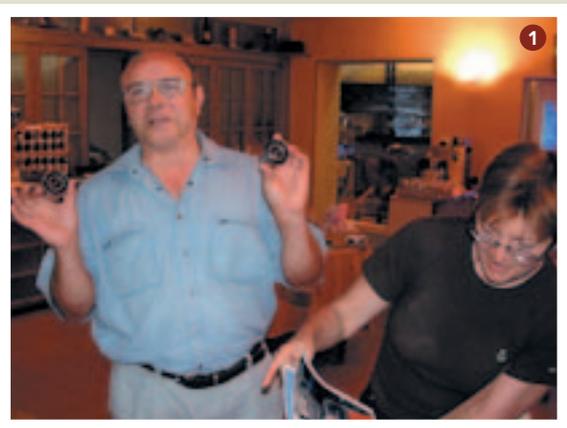
MOG 2004
La Baule



Moulins et canaux avril 2007



MOG Périgord 2010

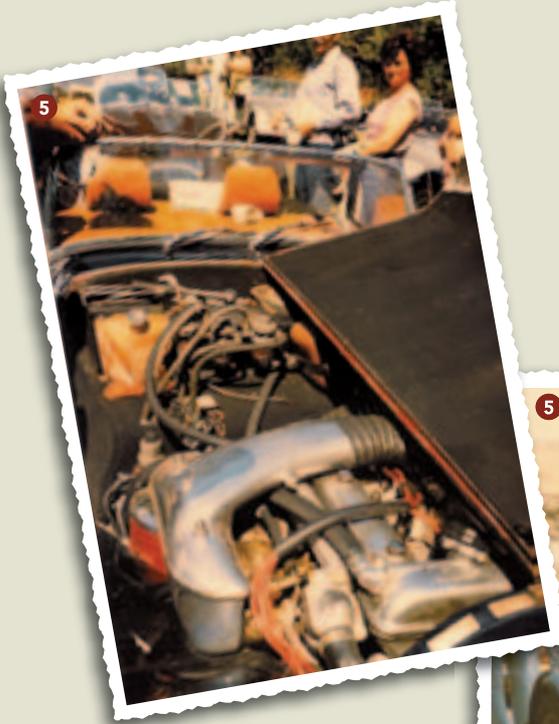


Paris Prague
juillet 2003

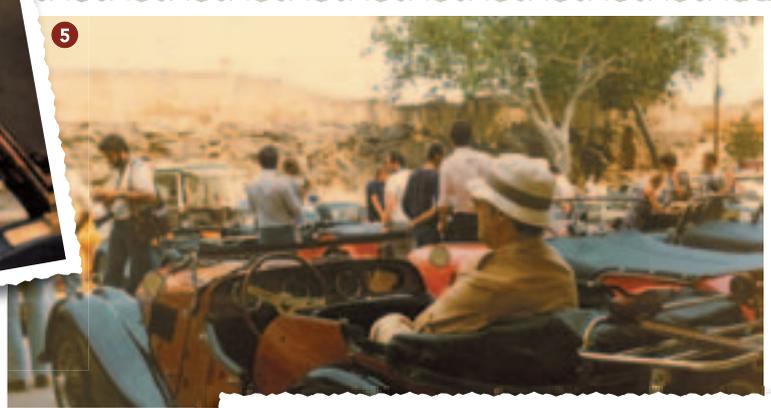


Tour de Belgique mai 2004





MOG Ardennes 1989



MOG Provence
Juin 1982



MOG Provence
Juin 1982





Vintage Monthléry 1999

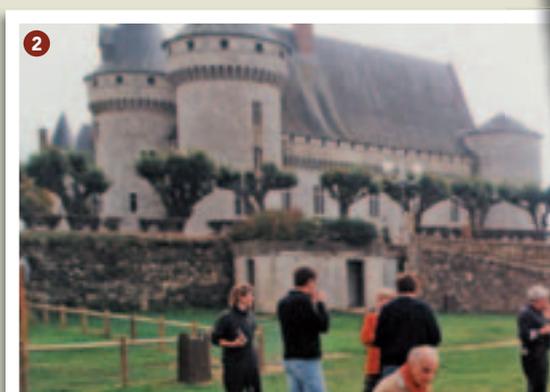


MOG Ardennes 1989



Monthléry 2000

Monthléry 1999



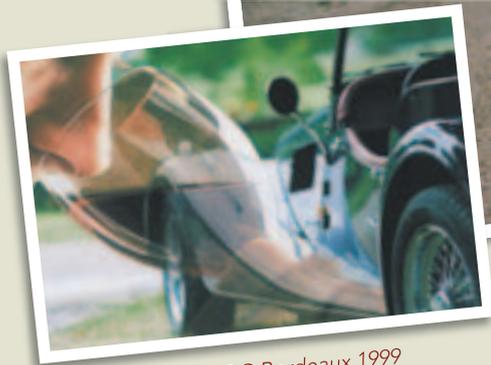
Sologne 2000



Monthléry 1998



MOG Bordeaux 1999



Programme du MOG Bordeaux 1999



Dans les années 1990

Nürburgring 1989



Une AG du MCF



MOG Avignon 1988



Nürburgring 1989



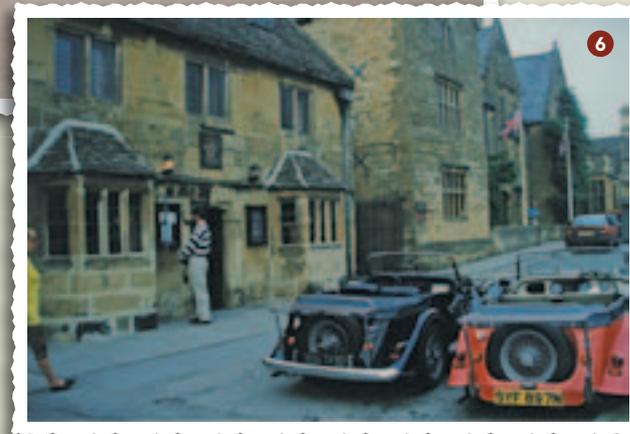
MOG La Baule 2004



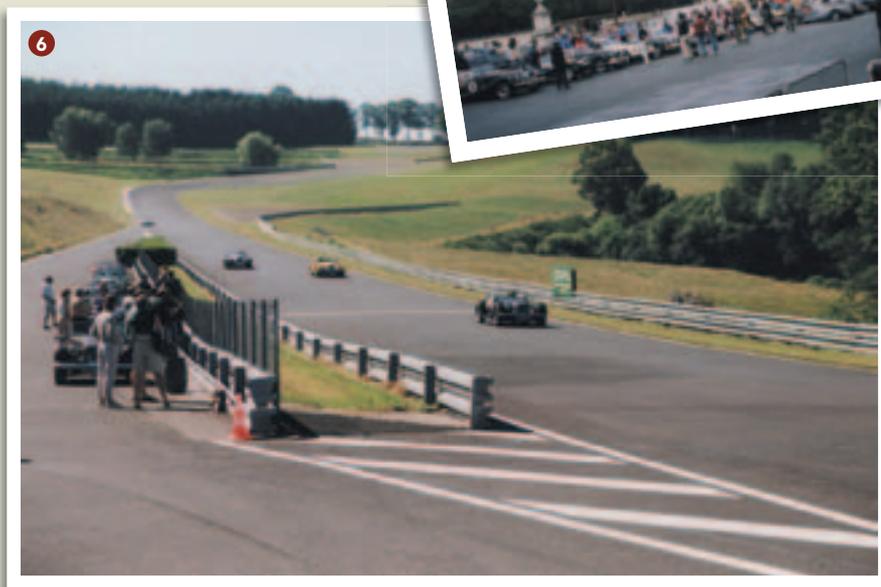
Moulins et canaux 2007



MOG
GB 1991



Paris Collioure
1998



Merci à nos contributeurs !

- 1 Marilou Bazin
- 2 Geneviève Brunerie
- 3 Douglas Hallawell
- 4 Alain Herman
- 5 François Martineau
- 6 Patric Mourgère
- 7 Bertrand Moutard-Martin

Salon champenois

Reims Epernay

Philippe Blanquer est nouveau au club. Il nous raconte sa première sortie avec le MCF. Les photos sont de son gendre, Stephane Germain.



Dès potron-minet, à l'invitation de Jean-Louis Moreau, nous sommes quatre équipages courageux, à braver le petit matin brumeux pour gagner un parking d'autoroute désert. Il est sept heures. Nous sommes tous à l'heure et de bonne humeur malgré le réveil très matinal.

Notre destination : Reims et son salon du véhicule de collection que nous prévoyons de visiter pendant la matinée. Un avant-goût nous est donné, grâce aux quelques voitures anciennes qui passent devant notre lieu de rendez-vous.

Le top départ est donné. Petit circuit agréable dans la campagne, et nous voilà arrivés, persuadés qu'un parking réservé nous attend. Enfin nous le pensions, car il a fallu toute la persuasion de notre voiturier en chef, Jean-Louis, pour obtenir quatre places - voitures trop récentes nous dit-on. Cependant, avec leurs gueules d'anciennes, la négociation aboutit.

La matinée commence enfin avec un soleil qui ne nous quittera plus de la journée.

Salon agréable à visiter, de beaux spécimens des années soixante nous rappellent de bons souvenirs et quelle surprise de voir Jean-Pierre Beltoise dédicacer son dernier livre, revêtu d'un élégant blouson rouge siglé "Morgan". Serait-il un "fan" ? Affaire à suivre...

Cette halte nous permet de récupérer un autre équipage et c'est un cortège de cinq voitures qui gagne maintenant la bonne ville d'Epernay, où notre organisateur a eu la bonne idée de réserver une table pour dix car Yves, notre secrétaire, nous y attend.

Cette pause repas autour d'une grande table ronde fût d'autant plus appréciée que deux nouveaux membres, dont votre serviteur, faisaient partie de l'expédition. Pause qui nous a permis de faire mieux connaissance avec le fonctionnement du club.

Le café bu, il faut partir car l'après-midi s'annonce réjouissante avec la visite d'une cave de champagne. Accueil chaleureux des propriétaires, visite de l'installation, explication du processus de fabrication et descente dans les caves avec, bien entendu, la dégustation de leurs différentes cuvées. Un dé à coudre à chaque fois... modération modération - boire ou conduire il faut choisir !!!



Il est temps de repartir, chacun sa petite caisse de champagne sous le bras.

Malgré l'heure avancée, Yves propose de passer par les hauteurs des coteaux champenois pour admirer un superbe panorama et visiter Hautvillers, le village de Dom Pérignon avec l'église abritant sa tombe. C'est à l'unanimité que nous acceptons.

Ce dernier trajet, dans un environnement calme, troublé uniquement par le rugissement de nos Morgan dans ce jour qui disparaît peu à peu, est sublime.

Pourtant il faut nous quitter. Il est tard. Nous devons rentrer, les appareils remplis de photos qui nous feront de bons souvenirs.

C'est vrai, il a fallu se lever tôt et même très tôt pour certains, mais quel plaisir tout au long de cette belle journée !

Merci à tous et à bientôt sur les routes. ■

Philippe BLANQUER



L'incroyable histoire du Flat-Rad de Jean

"Cinquante ans c'est pas rien. Cinquante ans que j'ai cette auto. Tu comprends ?"

Ce Flat Rad est unique, à bien des égards.

D'abord, c'est celui de Jean et Jean est unique.

Et c'est l'auto de ses vingt ans !

Jean Prouzet est un authentique passionné que deux personnalités ont marqué : Morgan et Sandford.

Deux Anglais constructeurs de trois-roues, puis de quatre-roues.

Jean est, depuis un demi-siècle, l'heureux possesseur de l'un des tout premiers roadster Morgan 4/4...

Un des 17 importés en 1936 par Sandford.

Histoire peu banale.

Morgan

Au cœur des années 30, Morgan est un constructeur réputé. Il produit des trois-roues de tourisme, de sport, de compétition à moteur bicylindres : JAP, Anzani, Blackburne, M.A.G. ou Matchless puis quatre cylindres Ford. Des trois-roues à deux ou quatre cylindres, à deux ou quatre vitesses, à deux ou quatre places. Il en écoulera trente mille entre les deux guerres. Le trois-roues, engin léger et performant, est le chaînon manquant entre la moto et l'automobile. Il bénéficie d'un statut fiscal incitatif. La levée de cet avantage entraînera une baisse subite des commandes. HFS Morgan résigné, envisage une quatrième roue au carrosse. Il le présente officiellement au Motor Show de Londres 1936. Les trois-roues, bicylindres exotiques sont lentement délaissés au profit d'un quatre-cylindres Ford latéral. Le châssis tubulaire est abandonné pour un châssis en tôle pliée en Z. Seul le train avant reste tubulaire... et le restera. Le trois-roues connaît une lente agonie, jusqu'à son arrêt définitif début 52. La clientèle réclame une automobile plus conventionnelle. Comme chez Morgan on ne fait pas dans le romantisme



Deux petites sœurs



Chez Fred Gudgeon 1^{er} jour

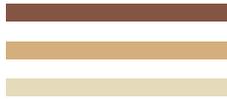


Sandford

pour les appellations, le nouveau modèle ayant 4 cylindres et 4 roues... et quatre vitesses, on le baptise 4/4. On l'appellera "Flat Rad" eu égard à sa calandre plate, par opposition à ses successeurs qui, à partir de 1953 à l'occasion du Salon de Londres, seront dotés d'une calandre bombée qui subsistera jusqu'à nos jours. Ces premiers exemplaires, devenus mythiques sont animés par un quatre-cylindres Coventry Climax de 1122 cm³ qui délivre la puissance démoniaque de 34 cv à 4500 tours/mn. Sa principale caractéristique est d'être doté d'une admission culbutée et de soupapes d'échappement latérales.

Sandford

Malcolm Stuart Sandford, est britannique. Il émigre à Paris et travaille chez Old England près de l'Opéra. Le dimanche, Sandford court sur Morgan avant de devenir lui-même constructeur au début des années 20, sous sa marque. Son engin, à trois-roues aussi, sera plus sophistiqué que le Morgan. Il a trois vitesses et une marche arrière quand le Morgan n'a que deux rapports sans marche arrière. Le Sandford a trois roues interchangeable et une roue de secours. Le Morgan n'a pas de roue de secours, les roues avant n'étant pas les mêmes que la roue arrière. Le Sandford a un quatre cylindres Ruby, quand le Morgan a un bicylindre, performant mais capricieux. Autant



de solutions qui seront adoptées par Morgan beaucoup plus tard, au début des années trente. Le Sandford est d'inspiration automobile, les Morgan, d'inspiration moto. Le Sandford est aussi beaucoup plus cher, plus du double ! Sandford produira artisanalement de 1923 à 1936 et terminera avec une tentative de quatre-roues extrapolé du trois-roues. Un véhicule esthétiquement très réussi mais trop lourd pour le petit quatre-cylindres Ruby. C'est à cette époque que Morgan présente la 4/4. Sandford, séduit, se propose de l'importer. Seulement les taxes sont telles qu'il est rédhitoire de les importer complets. Les gens de Sandford allaient les chercher à Dieppe en châssis nus. Ils apportaient les roues et une caisse en guise de siège et les ramenaient comme ça à Paris. Belle époque ! Le Flat Rad de Jean est un de ces premiers modèles Morgan-Sandford. Jean dit volontiers : *"Sandford m'a marqué. Je me suis reconnu en lui. Il était à la fois pilote, entrepreneur, commercial, ingénieur, voire ingénieur."*

Sandford a effectivement été tour à tour pilote, constructeur, et importateur des automobiles Morgan et des motos Velocette. Et ce jusqu'à sa mort en 1956, époque à laquelle le nom de Savoye, jusque là synonyme de Singer, est devenu étroitement lié à celui de Morgan.

1963 - 1981

En 1963, Jean vend à un fermier une 203 d'occasion. Belle affaire, mais : *"J'ai dû lui reprendre une Morgan de 1936 et un cheval de trait (!). Je lui avais vendu, quelques mois*

auparavant, un tracteur Porsche tout neuf - il n'avait donc plus besoin du cheval." Logique. La Morgan plaît à Jean et il décide de la garder pour lui. Une belle peinture rouge, vidange, réglage des freins et "roule ma poule". Quatre ans de bons et loyaux services. Et puis Jean, se marie, rejoint la capitale, devient mécanicien chez Matra et remise la Morgan qui voit défiler, à l'ombre, les années 70.

Été 1981, Jean redécouvre son Flat Rad, et le rapatrie sur Paris pour le restaurer. C'est aussi en 81 qu'il s'inscrit au Morgan Club de France. Et cette même année qu'il achète chez EPA, rue de Rennes, un livre sur Morgan qui sera le début de sa culture de la marque. Il veut tout savoir sur ce roadster. Grâce à des amis, inspecteurs de Police au Sénat, il retrouve, à Orange, la trace de Madame Chabaud qui lui apprend que son fils a vendu la voiture en 1954 pour s'exiler en Australie. Ce dernier, contacté, lui envoie des photos d'origine de sa voiture telle qu'importée par Sandford.

1981, Jean participe à son premier MOG, à Pontivy. *"Ce Mog a été déterminant pour moi. C'est là que j'ai rencontré Fred Gudgeon qui avait le même modèle que moi, châssis n° 78 restaurée neuve par ses soins. Il devient rapidement un grand ami. Il se propose de m'aider à trouver les pièces détachées nécessaires à la restauration."*

C'est aussi là que je fais la connaissance de Peter Morgan qui se penche sur ma voiture et m'explique ce qui est d'origine et ce qui ne l'est pas.

Coventry
Climax



Généalogie

Jean se penche alors sur la généalogie de sa Morgan. Il s'en est passé depuis 1936 et la petite anglaise a connu bien des amants qui ont quelque peu modifié son aspect. Jean recherche ses anciens propriétaires. Il en trouve quatre, dont Lucien Chabaud, originaire de Gigondas, qui l'a possédée environ six ans. Grâce aux photos d'origine en sa possession, Jean se lance dans une restauration scrupuleuse. Il trouve le numéro de châssis frappé à froid sur la traverse sous les sièges. L'usine lui confirme qu'elle avait été importée en châssis nu, par Sandford, en décembre 1936 : n° de châssis 134, n° moteur 142. Ce qui en fait l'une des toutes premières Morgan Flat Rad produites... et une des 17 Morgan importées par Sandford. Le montage et la finition étaient faits rue Greffhule à Levallois-Perret. Après Chabaud, la petite Morgan a appartenu à deux pilotes de chasse de l'Armée de l'air, basés à Salon de Provence qui l'ont gardé trois ans chacun avant qu'elle arrive dans les mains d'un mécanicien-avion de la base de Salon où elle était devenue célèbre. Ce dernier, originaire de Toulouse, la rapatrie dans sa terre natale lorsqu'il prend sa retraite au début des années soixante. Puis il en fait cadeau à un de ses neveux, agriculteur à Verdun sur Garonne. Un jour, le-dit neveu craque pour une 203 aperçue dans la vitrine du concessionnaire Citroën. Le fils du patron est chargé de la négociation. Il s'appelle Jean Prouzet. C'était il y a cinquante ans déjà !



Restauration

"Hiver 82 - 83, je démonte entièrement la voiture dans mon garage de Colombes pour la restaurer, la carrosserie en bois avait beaucoup souffert. Là je fais un listing complet des travaux à faire et des pièces à remplacer. Pendant 4/5 ans j'ai continué les recherches tout en m'approvisionnant en Angleterre par l'intermédiaire de Fred Gudgeon. Gudgeon, mécanicien en mécanique générale, talentueux et volontiers porté sur le whisky vient de prendre sa retraite.

Il accepte de restaurer ma voiture. En 86 j'avais trouvé tous les composants pour la remonter, et puis là, une longue pause. En 89 j'en étais au même point, je n'avais rien fait. Fin 89, je lui

amène les éléments de carrosserie et toutes les pièces sauf les moteur, boîte et pont que je me réserve. Début 91 je lui livre tous les éléments mécaniques pour assemblage dans la caisse déjà restaurée.

Bien m'en a pris d'avoir choisi cette option britannique car la voiture a été restaurée de A à Z dans les règles de l'art grâce à ces puristes qu'étaient les adhérents du Club Morgan anglais.

Septembre 92, nous récupérons la voiture pour participer avec Fred Gudgeon au MOG Nedde en Limousin. Après cela nous avons participé à 2 MOG en Angleterre et à Jersey, puis tous les MOG en France soit environ 10 000 km. Autant dire qu'elle est à peine rodée !". De 92 à 99 je n'avais que cette Morgan.

Au volant

"C'est une bonne routière, très fiable, qui roule allègrement à 100/110 km/h sans problème". Jean résume ainsi son bijou.

Octobre 2012, Jean décide de m'offrir un baptême de Flat Rad. La 4/4 est en fin d'hibernation, tranquillement alanguie à côté de sa Plus 8 dans ce garage consacré à Morgan. Le petit roadster rouge ne se fait pas prier. Starter, un coup de démarreur. Quelques minutes au ralenti, le temps de se "faxer" tour à tour à l'intérieur. Les automobiles ont grandi au fil des années. Le petit moteur Coventry Climax semi-culbuté ronronne à merveille. Les routes des alentours de Verdun sur Garonne, entre Toulouse et Montauban, défilent allègrement. Les cheveux au vent, Jean rigole, et moi je suis heureux qu'il m'ait fait l'honneur d'une virée dans sa Morgan. Volontiers directif, Jean devient une sorte de boîte pré-sélective, "mais passe la quatrième". A peine me suis-je exécuté que l'approche d'une courbe me vaut un "mais rentre une vitesse". Le petit roadster est un régali à conduire. Docile, vigoureux malgré sa cylindrée limitée, il s'inscrit avec entrain dans la moindre courbe, sans aucun vice. La boîte Meadows, sans être un paragon de précision, pourrait en remonter à beaucoup de ses contemporaines. L'empattement relativement court nous vaut de vivre le relief de la route au plus près, sans que cela s'apparente à de l'inconfort. On rigole

comme deux gosses qui découvrent les joies de la mobylette à l'approche de la puberté. Les unes et l'autre n'étant plus pour nous deux que de lointains souvenirs ! On tente une photo pour immortaliser ce moment privilégié mais les soubresauts de la Morgan condamnent toute mise au point efficace. Le petit pare-brise remplit sa fonction correctement et l'auto trace à bonne allure, ce que confirme l'aiguille du compteur disproportionné. Nos échanges sont aléatoires, le vent, le moteur, l'âge, nuisent gravement à l'audition.

Qu'importe... Merci Jean pour ce moment hors du temps. ■



Avec 3 Roues Type F



MOG Cannes 93



MOG 94 Ardèche

Tu comprends ?

"Cette voiture m'a apporté plus au cours de ces cinquante années en relations humaines, que ce qu'elle peut représenter en tant que véhicule de collection.

Côté affectif, d'ailleurs elle fait partie de mes meubles.

Elle va rentrer dans le salon de ma maison de Verdun sur Garonne !

L'affectif, c'est le plus important, le reste ce n'est que de la ferraille"

"Tu comprends ?"

Propos recueillis par Didier Coste
Photos archives Prouzet et Joyce Coste



Rocambolesque

L'histoire de la Plus 4 Compétition de Philippe Cousteau

Entre 1963 et 1967 l'acheteur d'une Morgan avait le choix entre le haut de gamme (Plus 4 à 2 ou 4 places) et le bas de gamme (roadster 4/4). Cependant, seule la gamme Plus 4 se déclinait en 3 carrosseries distinctes : ligne traditionnelle, Drophead Coupé et Coupé (Plus 4 Plus). Plus encore, le roadster figurait sur le catalogue usine en 1965 dans 3 versions : Plus 4 (modèle standard), Compétition et Super Sports.



Philippe Cousteau porta son choix en 1966 sur une Plus 4 Compétition bleue "Kingfisher" avec plusieurs options. Etant donné que la Principauté de Monaco ne disposait pas d'importateur de la marque, il dut passer commande auprès des Ets. Savoye. Immatriculée E978 et portant le n° de châssis 6255, la Morgan lui fut livrée le 7 juillet 1966. Seuls 2 autres exemplaires ont trouvé acquéreurs en France et portaient les n° de châssis 6156 et 6346. Ce dernier est, toutefois, le seul recensé et se trouve à Luzillat.

Avec le Drophead Coupé et la Super Sports, la Plus 4 Compétition est devenue l'un des 3 modèles les plus rares de la gamme Plus 4. En effet, seulement 42 exemplaires ont été commandés entre octobre 1965 et avril 1967 par des clients de 11 pays. Elle fut surnommée la Super Sports du pauvre car son prix était supérieur de 11,5 % à celui d'un roadster standard mais inférieur de 22,6 % à celui d'une Super Sports. Pour la distinguer d'un roadster standard avec sa carrosserie à ligne haute, elle fut revêtue d'une carrosserie (en acier) à ligne basse, très proche de celle (en aluminium) de la Super Sports. Et pour justifier son prix et l'appellation "Compétition", elle fut dotée en série de 3 options : un collecteur d'échappement tubulaire "Derrington" ainsi que des roues fil à 72 rayons et des amortisseurs

Armstrong "Selectaride", commandés depuis le tableau de bord.

Peter Morgan était pourtant un fervent adepte de la ligne haute pour la gamme Plus 4 afin de la distinguer de la 4/4, la Super Sports étant le seul modèle à déroger à cette politique. Ce n'est qu'en 1965 qu'il consentit à revoir sa position, en proposant la Plus 4 Compétition en parallèle à la roadster Plus 4 standard. En réalité, ce nouveau modèle n'a servi - ni plus ni moins - qu'à jauger la réaction de la clientèle vis-à-vis de sa carrosserie à ligne basse. 14 mois plus tard, en décembre 1966, la Plus 4 roadster standard adopta enfin cette ligne basse, mettant ainsi fin à l'expérience et à la courte production de la Plus 4 Compétition.

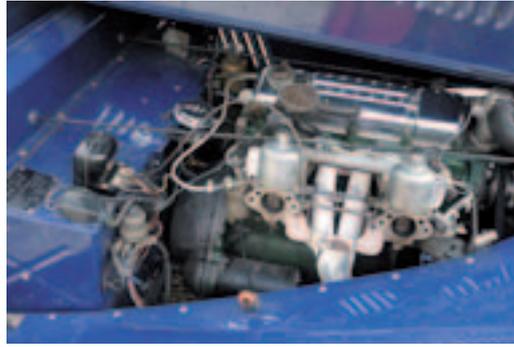
Philippe, fils cadet de Jacques-Yves Cousteau, est resté propriétaire de sa Morgan pendant plusieurs années et peut-être même jusqu'au jour*, où, lors d'un séjour dans le nord de la France, elle a fini chez un garagiste, vraisemblablement victime d'une panne. Une zone d'ombre plane sur cet incident et je n'ai pas pu établir si Philippe en était encore propriétaire à cette époque. Néanmoins, le sort réservé à la Morgan quelques mois plus tard peut être qualifié de rocambolesque... Voyons pourquoi...



Catalina Calypso - veille de l'accident



Amortisseurs Armstrong Selectaride



Collecteur tubulaire Derrington

N'ayant pas de signe de vie du côté de son propriétaire, le garagiste se trouve donc avec une facture impayée, probablement majorée des frais de gardiennage. Or, à cette époque, plus exactement en juin 1979, Philippe Cousteau meurt dans des conditions dramatiques, broyé par une hélice de son propre hydravion, un Catalina baptisé Calypso, comme le bateau de son père. Ce drame peut éventuellement expliquer l'abandon de la Morgan chez le garagiste mais ce n'est qu'une supposition. Selon cette hypothèse, l'immatriculation monégasque représentait alors un autre obstacle pour le garagiste qui ne cherchait qu'à s'en débarrasser...

au n° de châssis. Ma documentation personnelle me permet donc de remonter à 6255 et d'établir la véritable identité de cette Morgan. A la demande du propriétaire, une attestation (payante) de l'usine vient confirmer toutes les données de cette voiture. Du côté de l'importateur, M. Mahul répond très aimablement en révélant l'identité de Philippe Cousteau ainsi que l'immatriculation monégasque. Les autorités à Monaco, quant à elles, révèlent seulement que l'immatriculation E978 a été réattribuée.

Début 2013 son dossier est enfin prêt pour la FFVE qui lui délivre une attestation permettant d'obtenir une carte grise de collection. Aujourd'hui c'est chose faite et la Morgan ex-Cousteau peut dorénavant reprendre la route en toute légalité. ■



Philippe Cousteau

C'est en tout cas vers 1979 qu'il trouve une solution pour le moins radicale. Dans une casse locale il fait l'acquisition fortuite d'une carte grise de... Morgan ! Provenant d'une épave de 4/4 de la même année, elle lui servira pour donner une nouvelle identité à la Morgan

** Dernière heure ! Enigme résolue.*

Douglas a fini par rentrer en contact avec Jan, l'épouse de Philippe Cousteau. Très émue d'apprendre que la Morgan était en réalité toujours en circulation, elle a précisé qu'elle a été vendue vers 1972, bien avant l'incident chez le garagiste en 1979 et qu'elle a été accidentée par le fils de l'acheteur moins d'une semaine après la vente. Philippe en est resté longtemps attristé, convaincu que sa Morgan était détruite. La photo envoyée par Jan montre le couple devant leur Plus 4 Compétition le jour de leur mariage à Paris en janvier 1967.

Plus 4 Compétition... Après avoir effacé son n° de châssis, il crée une nouvelle plaque avec l'identité usurpée de la 4/4 en remplacement de celle de Savoye sur le pare-feu. Le tour est joué - il ne reste plus qu'à la vendre. La Morgan trouve rapidement un nouveau propriétaire qui entreprend une restauration partielle du bâti ainsi qu'une préparation du bas moteur du bloc TR4A, tout en conservant les carbus SU d'origine.

Douglas HALLAWELL

Fin 2006 je découvre une annonce dans LVA correspondant à cette Morgan. Mais, après une longue conversation avec le vendeur, je découvre aussi le pot aux roses ! Face à mes questions, le propriétaire finit par me dévoiler l'histoire de cette Morgan depuis 1979. La fraude étant manifeste, je laisse passer l'occasion d'acheter ce qui s'avère être une Plus 4 Compétition en conduite française. En 2008 je vois une autre annonce et prends contact avec le nouveau propriétaire qui me confirme que le n° de moteur correspond à celui gravé sur les capots de la voiture. Maintenant j'ai la certitude que le moteur est d'origine et cette information va me permettre d'en savoir plus...



En effet, à partir du n° moteur, on peut remonter

Grand Prix de l'A.C.F 1913

Circuit de Picardie



McMinnies vainqueur

Quand le clairon annonce l'arrivée de la Morgan de McMinnies, il est 16h00 à peine sur le circuit de Picardie ce dimanche 13 juillet 1913. Après presque quatre heures de course, il franchit la ligne en tête de son plateau. Il est suivi par la Bédélia de Robert Bourbeau. L'écart qui les sépare est de moins de trois minutes. Lui même est talonné par la Violet Bogey de Marcel Violet qui sera déclassée pour avoir perdu une aile. Lorsque sa victoire est confirmée, McMinnies est mitraillé par les photographes. Il est le premier de sa classe et vainqueur toutes catégories. Huit concurrents seulement seront classés sur les 31 qui ont pris le départ.



Robert Bourbeau

Ce 5^e Grand Prix de l'A.C.F s'est ouvert vendredi avec le contrôle des concurrents. Les épreuves se tiennent sur deux jours - le samedi 12 est consacré aux voitures de Grand Prix, le dimanche matin 13 juillet aux motocyclettes, et l'après-midi aux sidecars et aux cyclecars. Le samedi, les concurrents ont pris le départ à partir de 5h30 sous un épais brouillard. La consommation est limitée à 20 litres/100 kilomètres et les réservoirs contiennent 183,6 litres pour parcourir les 917 km de la course. Les équipages sont composés d'un pilote et d'un mécanicien. Le tour de circuit fait 31,6 km. Alors que le soleil s'est levé, la bagarre est intense dans le peloton de tête composé de Peugeot, Delage et Sunbeam. Grâce à son extraordinaire mécanique et au talent de Georges Boillot, Peugeot remporte pour la seconde fois le Grand Prix de l'A.C.F, en moins de 8 heures à la moyenne de 114,6 km/h.

Le lendemain matin ce sont 46 motocyclettes qui s'élancent. La course se dispute en 20 tours



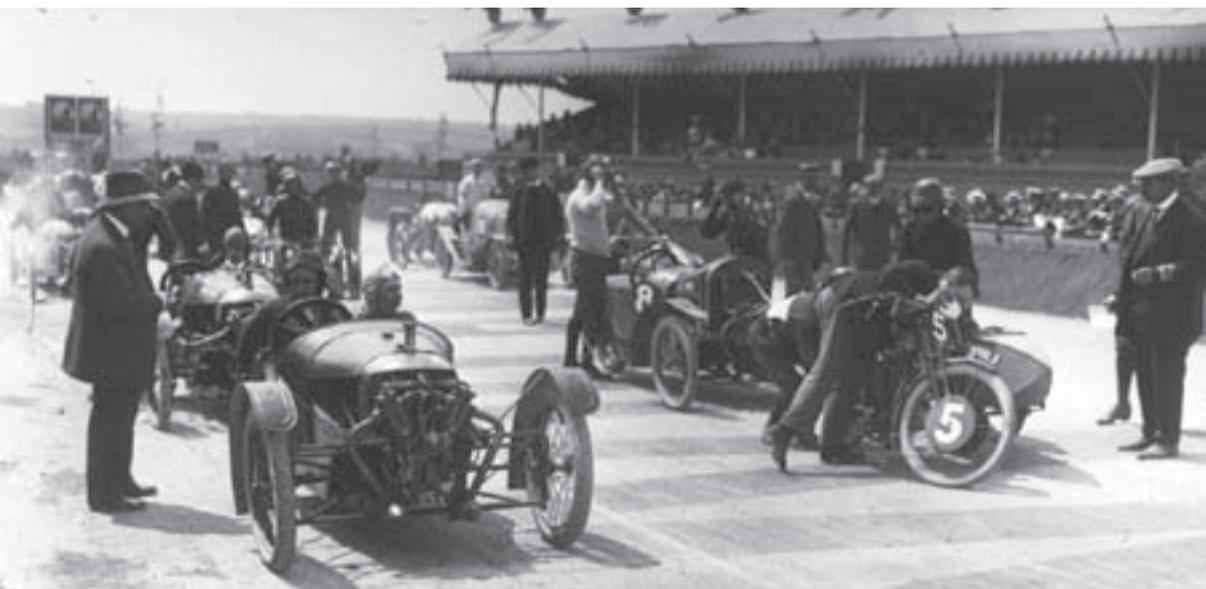
McMinnies

sur le circuit des voitures, raccourci à 17,5 km. Deux catégories se distinguent : 350 cc et 500 cc. Les concurrents anglais dominent solidement le plateau. T. Green et G. Fenton emportent la victoire vers 10h30 et 14 autres concurrents seront classés.

A midi précise les 31 sidecars et cyclecars prennent le départ sous un soleil trop chaud. Ils ont à parcourir 15 fois le circuit, soit 262 km. Cette course est le tout premier Grand Prix de cyclecars. Cette nouvelle génération de véhicules hybrides est apparue il y a trois ans, "Not really a car, nor a motorcycle, it is a cyclecar". Les cyclecars intégreront l'organisation sportive des motocyclettes et des motos et pour le Grand Prix il est retenu 2 catégories :



Cyclecars départ



Départ McMinnies

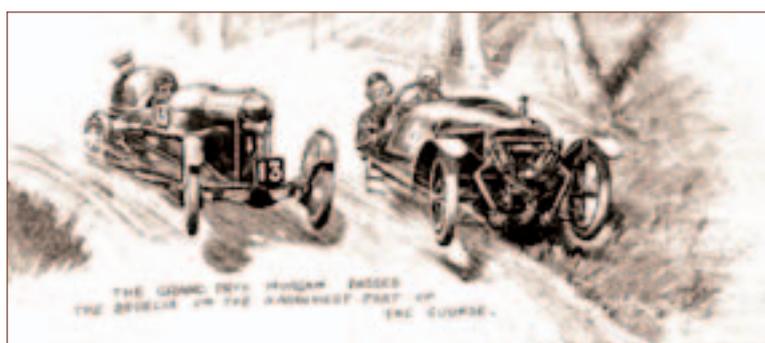


Menu

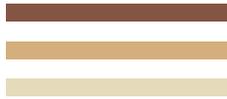
- Les *sidecars* et *tricar* divisés en 3 classes de cylindrée, 500 cc, 750 cc et 1.000 cc.
- Les *cyclecars*, divisés en 2 classes de cylindrée, 750 cc et 1.100 cc (15 marques différentes).

Chaque véhicule doit avoir un équipage de 2 personnes. Pour le Grand Prix de Picardie les Morgan qui ont trois roues sont classées non comme *cyclecars* mais comme *sidecars* et sont numérotés de 1 à 12, les *cyclecars* de 13 à 39. Il n'est pas prévu de classement général. Ce règlement fait que les Morgan sont limitées à 1000 cc. Quatre Morgan sont inscrites, deux par l'usine (N°7 et 8), une par l'hebdomadaire "The Cyclecar" (N°4) et une par un privé (N°9). La marque n'a que 4 ans mais elle s'est déjà forgée un séduisant palmarès.

Gordon McMinnies et Harry Morgan utilisent tous les deux le tout nouveau moteur JAP et doivent en diminuer la course. Rex Mundy est équipé d'un moteur Green Precision et Holder d'un moteur Blumfield. Tous sont des bicylindres à refroidissement par eau, car la longue ligne droite inquiète. La Morgan de Mundy est affublée d'un radiateur surdimensionné. HFS Morgan a construit ces 4 voitures avec des châssis allongés de 28 cm ce qui permet à l'équipage de s'asseoir en avant de la boîte de transmission et non plus au-dessus. La stabilité et l'aérodynamisme en sont améliorés. Les caisses sont aussi étroites que possible pour deux personnes. Le poids de chaque voiture atteint 153 kg. La transmission comporte deux vitesses et ces arrogants racers peuvent d'atteindre les 112 km/h. Gordon McMinnies est alors éditeur au magazine "The Cyclecar". Il est accompagné pour la course par Frank Thomas. Ce dernier a tout sécurisé par des rondelles ou des goupilles. Un outillage pour changer les bougies peu accessibles a été prévu. Le carburateur Amac a été mis en avant pour être plus à portée. Tous deux traversent de Newhaven à Dieppe le mercredi précédant la course ou ils retrouvent Harry Morgan et son épouse. De là ils partent en convoi vers Boves, commune située sur le bord du circuit. Le *Cyclecar Club* y a organisé un campement, rassemblé tous les bagages venus par le train et dresse les tentes de nuit. Son organisation est faite pour recevoir une cinquantaine de supporters. Dans le campement



Morgan dépasse Bédélia sur la partie la plus étroite de la course



Bédélia à Amiens

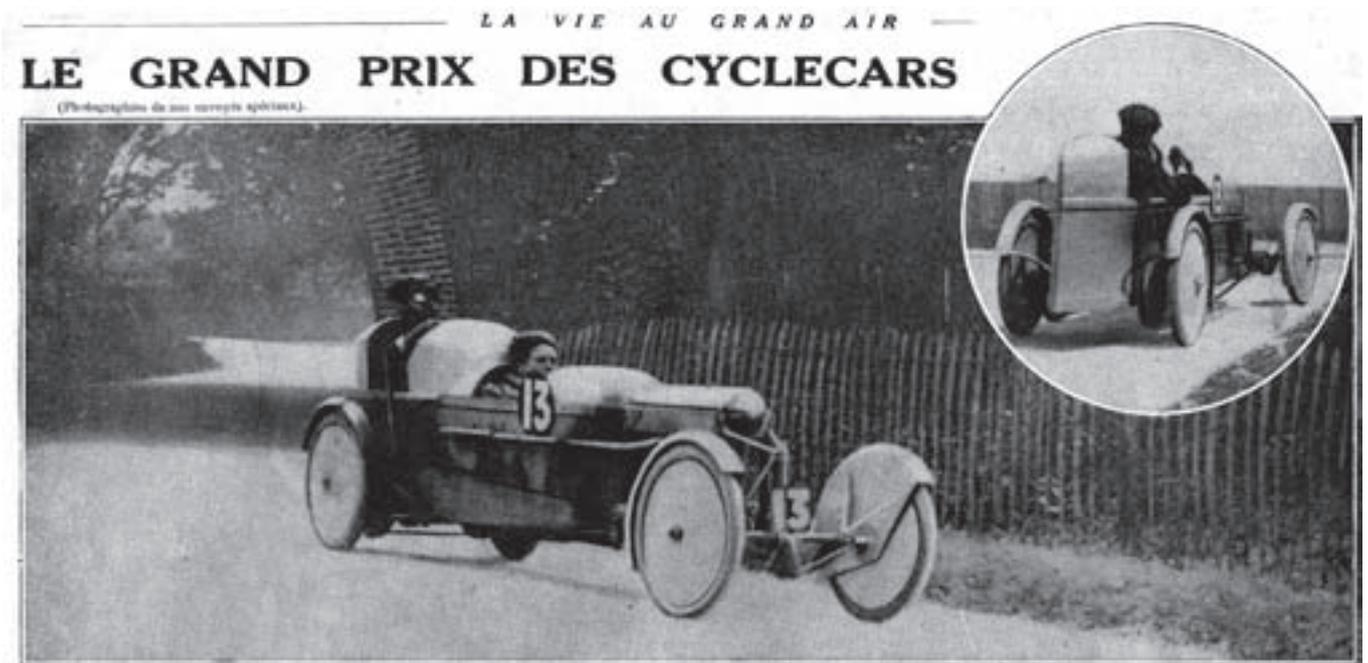
1^{re} au classement général. Le public semble de son côté avoir été plus sensible à la victoire absolue sans entrer dans le saucissonnage des différentes classes. Il n'était cependant pas officiellement prévu de classement général.

Rapidement des publicités mettent en avant cette victoire qui a fait la joie de Harry Morgan. JAP, en fait largement étalage : "Victorious in the first GRAND PRIX". Les frères Darmont, André et Robert qui couraient en moto ont été convaincus de la potentialité de la Morgan et demandent à obtenir la licence d'importation. La médaille remise par l'A.C.F à Gordon McMinnies ne précise aucune classe ni aucun classement et

est rédigée comme suit : "Automobile Club de France. Société d'encouragement. Grand Prix des Side-car et cyclecars (sic). Mac Minnies (sic)"

A 18 h 30, certains cyclecars roulent encore et d'autres auraient continué si on n'avait pas arrêté la course. Gordon McMinnies de retour dans sa famille française d'accueil à Boves reçoit un magnifique bouquet de fleurs des mains de leur fille qui l'a surnommé Monsieur Mic Mac. Ils restent longtemps en correspondance après le Grand Prix. Le 30 juillet un grand dîner est donné au restaurant Frascati par le Cyclecar-Club. ■

Jehan-Charles DE PENFENTENYO



La gamme Morgan 2013 au salon de Genève

L'édition 2013 du Salon de Genève, vitrine des nouveautés constructeurs, se présentait a priori comme un millésime ordinaire pour Morgan : pas de spectaculaire Plus 8, pas de E-Morgan, pas de Threewheeler, comme en 2012. Pas de renouveau du Life-Car. Il a fallu s'attacher aux détails : quoi de neuf chez Morgan ?



D'abord, le stand le plus grand de l'histoire Morgan, conforme à l'excellente année 2012 pour la marque, avec presque 1100 véhicules vendus.

Notre interlocuteur sur place : Jon Wells, Directeur du développement - c'est la première surprise : Matthew Humphries, créateur de l'Aéromax en 2005 et devenu ensuite designer en chef a quitté l'entreprise. Jon le remplace. Depuis 4 ans à Malvern, il a contribué largement au design du Life Car et du nouveau 3-roues.

Toujours au niveau personnel : depuis fin janvier, un Directeur Général est aux côtés de Charles Morgan pour tenir les rênes de l'entreprise - Steve Morris, un "historique", entré il y a 30 ans comme stagiaire à l'usine, devenu employé à la production, puis coordinateur, directeur des opérations et passé à la direction générale.

Pour les nouveautés techniques... un tout nouveau modèle, le Morgan Two fonctionne à l'huile de jambes et est présenté avec son support de fixation sur une Morgan. Un vélo dépouillé, aux composants nobles, à commander en ligne sur le site Morgan.

Peut-être peut-on remercier Steve et Jon pour la stratégie actuelle : se concentrer sur l'amélioration de la gamme existante, au lieu de consacrer des budgets à la création de nouveaux modèles qui disparaissent ensuite après le salon. Ainsi, on dénombre 50 améliorations sur les modèles existants.

Threewheeler :

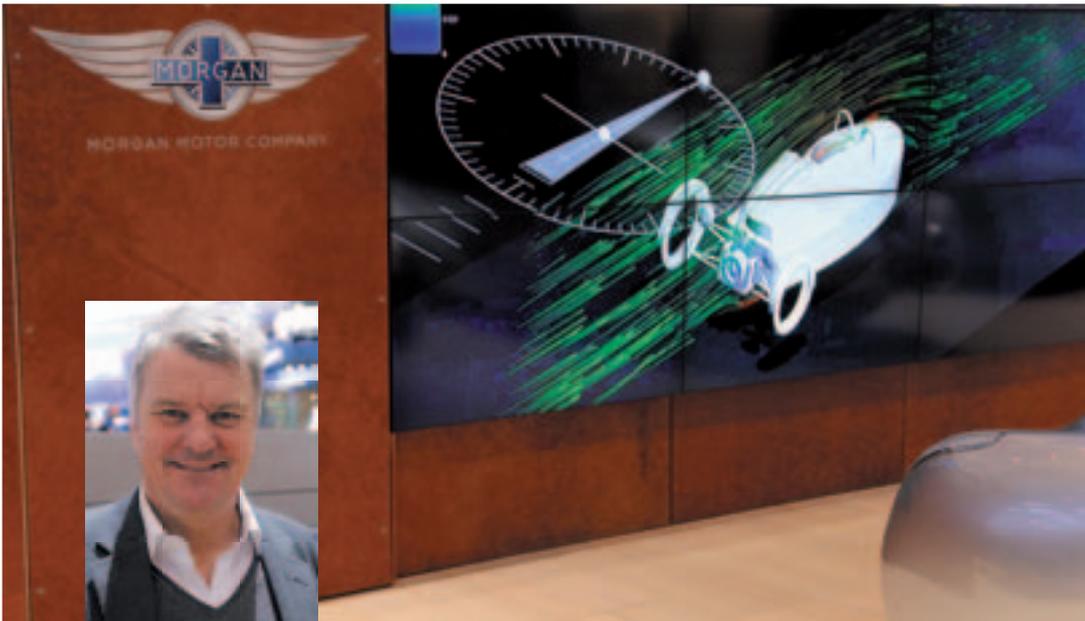
Une série spéciale "Gulf-Edition" fait référence à la 1^{re} saison très réussie de Morgan OAK-Racing dans le Championnat du Monde d'endurance - après une première victoire à Donnington une semaine après Le Mans Classic 2012. Cette série est limitée à 500 exemplaires. Sur le Threewheeler des poches latérales permettent le rangement de petits objets dans l'habitacle - il n'y a pas beaucoup de place ailleurs... La partie avant et les roues à rayons sont désormais disponibles dans la couleur de la voiture.

Ligne Classique :

C'est ici que se présentent les améliorations les plus nombreuses : à partir de mai, des arrêts d'ouverture des portes en métal remplacent ceux en cuir. Les traverses-chassis en métal tout comme la garniture cuir pour la colonne de direction et les serrures de portes sont déjà en série sur tous les modèles. La cinématique de la capote a également été améliorée pour en faciliter la fermeture. En option, des sièges sport avec soutien lombaire (gonflable) sont disponibles.

Le Roadster - désormais donné pour une puissance officielle de 300 cv - est équipé en série d'une direction assistée, disponible également en option sur les modèles 4-cylindres. La Morgan a-t-elle perdu de sa virilité ou cela est-il à mettre sur le compte du poids élevé du 3,7 litres de la





Steve Morris



Jon Wells

Mustang ? On se demande combien d'acheteurs de 4-cylindres prendront cette option. Pour être complet, signalons aussi l'amélioration de l'intensité de l'éclairage du tableau de bord... Pour les acheteurs de 4-cylindres souhaitant plus de puissance, un modèle spécial doit nettement supplanter les anciennes séries "Club-Sport". La Morgan Plus 4 "Baby Doll", très dépouillée en termes d'équipement, est ainsi nommée en souvenir des modèles Super-Sport qui ont fait le succès de la marque aux USA dans les années 60. Le service Presse de Morgan annonce 200 chevaux pour cette 2-Litres - d'autres sources évoquent 260 (www.auto-motor-und-sport.de).

Modèles 8-cylindres :

Un gros problème des Plus-8 était le rangement des bagages. La place derrière les sièges était réduite au strict minimum par rapport aux autres modèles, et un porte-bagages pas prévu par l'usine. Evidemment on pourrait prétendre qu'une brosse, quelques sous-vêtements et une carte de crédit suffisent au Morganiste habitué. Mais certains font de longs voyages... Les

nouveaux modèles proposent non seulement une amélioration de l'espace de rangements derrière les sièges mais aussi un porte-bagages en série - peut-être pour y mettre la valise en cuir "rétro" proposée par la boutique Morgan... une très belle fabrication qui pèse déjà 2 tonnes avant d'être remplie... En contrepartie, Morgan propose des solutions d'allègement pour les 8-cylindres : les jantes alu de l'ancienne Aéromax et des nouveaux sièges à structure en carbone permettent un gain de poids de 50 kilos. Des éléments qui, ajoutés aux sidepipes (échappements latéraux) éloignent de plus en plus la Plus-8 des modèles classiques dont elle a été inspirée... Mais si cela plaît aux acheteurs... Les nouveaux 8-cylindres sont aussi équipés d'une nouvelle direction assistée de chez BMW qui doit améliorer sensiblement leur agilité, ainsi qu'une mécanique de capote optimisée.

Dans l'ensemble, cette approche d'améliorations des détails d'utilisation pratique devrait rendre les modèles attractifs. "Well done Steve et Jon" ■

Andreas HENSING (Texte et photos)
et Dagmar OTTE
Traduction de l'Allemand : Yves Swartenbroeck



Côté Technique Les bagues de suspension avant de nos Morgan

C'est un vaste sujet qui alimente nos conversations de passionnés. En effet, la suspension avant de nos Morgan reste une particularité chère à la marque, sujette à bien des controverses car certains lui trouvent des qualités et d'autres un archaïsme désuet.

Le vrai problème est que cette suspension agit principalement par la friction de deux bagues, solidaires d'un équipage mobile fixant la roue, et glissant sur une fusée verticale, elle même solidaire des traverses avant. Voir ci-contre le schéma très sommaire de ce principe sur lequel ne figurent pas les ressorts pour faciliter la compréhension.



Ces bagues sont réalisées d'origine en bronze phosphoreux, dont la particularité est d'avoir un faible coefficient de frottement contre l'acier.

Le frottement de ces bagues, malgré une lubrification régulière, provoque un jeu qui nécessite leur remplacement. C'est une opération délicate qui ne peut être réalisée que par un mécanicien averti. La durée de vie de ces bagues est variable car elle dépend de la

conduite, des routes empruntées et du véhicule. Il semblerait que leur usure soit plus liée à leur

déplacement qu'à la charge qui leur est soumise. De l'avis de différents mécaniciens, ce sont les 4/4 qui en consomment le plus, puisque leur durée moyenne est estimée à 30 000 km, alors que sur une Plus 8 (avec des ressorts plus durs) on approcherait les 50 000 km.

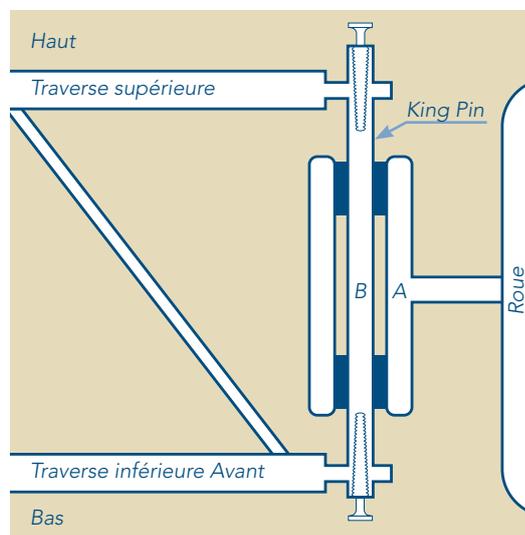
Pendant une certaine période Morgan Motors avait essayé de monter des bagues bleues dont la rumeur disait qu'elles étaient en PTFE (Téflon), alors qu'il ne s'agissait que de Rilsan. Ce fut une catastrophe, car ces bagues gonflaient avec la chaleur et se bloquaient.

Baignant professionnellement dans le PTFE depuis mes début chez Rhône-Poulenc il y a bien longtemps et utilisant toujours du PTFE pour mes câbles, j'ai procédé à différents essais sur mes Morgan en substituant d'abord les bagues bronze par des bagues en PTFE graphité, pour arriver à un mélange de PTFE et de bronze, chargé en bisulfure de molybdène.

Il faut savoir qu'une des particularité du PTFE est d'être autolubrifiant. L'apport de bronze réduit le léger fluage qui subsistait avec le PTFE graphité et le bisulfure de molybdène améliore la friction sous charge.

Les résultats sont excellents tant pour les réactions de la suspension que la direction. Je ne peux malheureusement pas estimer à ce jour la durée de vie car le jeu monté sur ma 4/4 ne donne pas de signe de fatigue (aucun jeu).

Dans tous les cas j'ai monté ces bagues en association avec des kingpins en inox, pour éviter l'usure par corrosion, ce que je conseille.



Les bagues (en sombre) sont solidaires de la fusée de roue A et couissent autour du King Pin B

Lors d'une récente réunion du bureau, j'ai fait part de mes essais et nombre de membres ont paru intéressés. J'ai pris contact avec Georges Bobin qui m'a confirmé qu'il accepterait de monter ces bagues à ceux qui les lui fourniraient. Le coût de MO pour ce montage est à préciser.

Notre démarche est de lancer une souscription auprès des membres pour savoir ceux qui sont intéressés pour essayer ces bagues, afin de lancer une commande groupée auprès du fournisseur. L'ordre de prix pour 4 bagues (une voiture) serait de 100,00 €, mais peut décroître selon les quantités. Toutes les bagues de Morgan sont de même taille. Ceux qui seraient intéressés par cette transformation peuvent me contacter. ■

Jean-Claude TORNOR



MORGAN
CLUB DE FRANCE
NEWS

Dans notre
prochain
numéro...

1 MOG
Reims - Champagne,
Visite Caves Pommery

2 Vintage
Monthléry 2013

3 Sur la route
du MOG

...

À vos agendas !

Les sorties du MCF



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

Pilotage AVION au MCF du 07/07 au 07/07/2013

Gilles Cavoisy et Emmanuelle, deux morganistes, pilotes chevronnés et instructeurs de vol, nous font découvrir le pilotage avion. Au cours d'un vol de 30 minutes sur avion biplace, monomoteur à hélice, muni de double commande. A l'aérodrome du Plessis-Belleville, près d'Hermonville (60). Nombre de vols limité à 10. Les participants seront divisés en 2 groupes et alterneront le vol d'initiation avec un circuit (roadbook) dans le secteur de la forêt de Compiègne. Repas de midi en commun à l'aérodrome.

Jean-Louis Moreau

Délégation Ile de France

G.P. de l'A.C.F. - Circuit de Picardie 1913 - 2013 du 13/07 au 14/07/2013

Le Morgan Club de France, associé aux Clubs 3 roues et à plusieurs instances de Picardie du monde de l'automobile, a décidé de célébrer le Centenaire du "Grand prix de l'ACF - Circuit de Picardie" qui s'est déroulé en juillet 1913 à proximité d'Amiens, au cours duquel le 3-Roues Morgan de McMinnies et Frank Thomas a remporté l'épreuve dans la catégorie sidecars et cyclecars. En mémoire de cette victoire, et à l'occasion du 40^e anniversaire du MCF, un programme de rassemblement de toutes les Morgan, à commencer par les "3 roues", est proposé pour les samedi et dimanche 13 et 14 Juillet 2013. Il sera même ouvert à des participants extérieurs au MCF disposant de véhicules d'avant-guerre évoquant ainsi l'esprit pionnier de cette époque.

Alain Herman

Karting en Ile de France du 03/08 au 03/08/2013

Dans le nord de Paris à Cormeilles en Vexin, Jean-Louis et Stéphane nous proposent une journée Karting : course après échauffement, puis déjeuner à l'Aéroclub Hispano-Suiza et une balade en Morgan l'après-midi. Encore une journée bien remplie en perspective...

Jean-Louis Moreau

Délégation Ile de France

Pays du Goëlo - Paimpol & Brehat

du 06/09 au 08/09/2013

De la pointe de l'Arcouest en passant par le circuit des falaises, visites de l'abbaye de Beauport, du château de la Roche Jaigu, tour et visite de l'île de Brehat.

Jacques NOEL

Délégation Bretagne

Goodwood 1 avec L'Ile de France

du 13/09 au 15/09/2013

Pour aller à Goodwood l'année prochaine, nous allons emmener 25 voitures (option de réservation pour 25 chambres près de Goodwood).

L'aller/retour Goodwood aura lieu par bateau (voir le programme en pdf) via Ouistreham avec 2 nuits d'hôtel en 1/2 pension (15 voitures).

L'autre voyage : 12 voitures se rendront à Goodwood en même temps que le 1^{er} groupe puis continueront vers le Pays de Galles alors que le premier groupe rentrera sur la France.

Jean-Louis Moreau

Délégation Ile de France

Goodwood 2 avec la région Nord et le club belge

du 13/09 au 15/09/2013

GOODWOOD REVIVAL. Par Flandres Ardennes Picardie et le Morgan Owners Group Belgium. Sur le modèle de la dernière édition, il est proposé la réédition de la sortie commune à Goodwood avec le Morgan Owners Group Belgium, avec départ de Calais via Douvres.

Jean-Marie Petit

Délégation Flandre-Ardennes-Picardie

Chambéry et Route des Vins de Savoie

du 15/09 au 15/09/2013

Délégation Rhône-Alpes

Programme en préparation. Pour plus de détails, contacter

André Granet
a.granet@artplusi.com

Jean-Yves Bellenger
jybel3474@orange.fr

Les Loups (St Martin de Vésubie) du 28/09 au 29/09/2013

Délégation PACA

Programme en préparation. Pour plus de détails, contacter

Patrice Arnaud
patrice.arnaud38@orange.fr

Champignons entre Eure et Avre

du 05/10 au 05/10/2013

Jean-Luc Maublanc, grand spécialiste, nous propose une sortie mycologique entre Saint-André-de-l'Eure et Verneuil-sur-Avre. Pas très loin de Paris, pour faire le plein de champignons (les autres, pas ceux de Paris). Détails en préparation

Jean-Louis Moreau

Délégation Ile de France

Aux Châtaignes en Ardèche

du 20/10 au 20/10/2013

Délégation Rhône-Alpes

Programme en préparation. Pour plus de détails, contacter

André Granet
a.granet@artplusi.com

Jean-Yves Bellenger
jybel3474@orange.fr

La Traversée de Paris du 08/12 au 08/12/2013

Délégation Ile de France

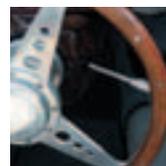
Programme en préparation. Pour plus de détails, contacter

Jean-Louis Moreau



RUMEURS

*Retour vers le futur :
La rumeur court en
Angleterre que Morgan
aurait dans ses bureaux
d'études le projet de
développement d'un
nouveau 3-roues,
deuxième génération
avec un moteur JAP.
A faire confirmer...*



Le NEWS du Morgan Club de France

Édité par le MCF. Président : B. Moutard-Martin.
Magazine des membres de l'association MCF
Non destiné à la vente, Valeur faciale 10€
Tirage : 550 exemplaires pour ce numéro 114
Périodicité : biannuelle

Rédaction, Direction publication : Yves Swartenbroekx
Direction artistique : Florence Lacroix, Sté Alisker
Réalisation : Alisker Communication, Impression : Cloître
Édité 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 : Yves Swartenbroekx.
Pages intérieures : Marilou Bazin, Philippe
Blanquer, Geneviève Brunerie, Didier Coste,
Emmanuel de Vicq, Jehan-Charles de
Penfentenyo, Stéphane Germain, Douglas
Hallawell, Andreas Hensing, Alain Herman,
Patrick Le Quilliec, François Martineau, Patric
Mourgère, Bertrand Moutard-Martin, Jean
Prouzet, Gérard Sigot, Yves Swartenbroekx,
Jacques Tellier, Jean-Claude Tornior.
Avec nos remerciements.

Conseil d'Administration

Bureau :

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

Délégués techniques :

- Boutique : Michèle Servat
- Communication : Yves Swartenbroekx
- Contrôle finances : Alain Luce
- Informatique : Jean-Léon Marique
- Mécanique : Jean-Claude Tornior

Délégués Régionaux :

Marilou Bazin, Patrice Arnaud, Jean-Yves
Bellenger, Roland Buecher, Jean-Louis
Moreau, Jacques Noël, Jean-Marie Petit,
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).

Appel à candidatures pour le Secrétariat du MCF

La fonction de Secrétariat du MCF comporte dans les grandes lignes :

- la gestion du fichier des membres, des adhésions et des cotisations sur l'outil Intranet du club, y compris l'accueil des nouveaux membres,
- les dossiers juridiques (ordre du jour et compte-rendus des réunions du Bureau et du Conseil d'Administration, Procès Verbaux de l'Assemblée Générale),
- les formalités de l'Association.

Voir le Règlement Intérieur sur le site du MCF
<http://www.morganclubdefrance.fr/archives/reglement-interieur.pdf>.

Cette fonction est répartie entre le Secrétaire et le Secrétaire-Adjoint, tous deux membres du Bureau du MCF. Alain Herman souhaitant mettre fin à ses fonctions avant la fin de cette année, nous recherchons un(e) candidat(e) pour rejoindre le Secrétariat dans le cadre d'une répartition à définir avec l'équipe en place.

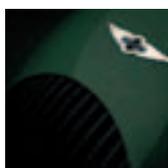
Vous êtes membre du club depuis au moins un an. Vous souhaitez vous investir dans une action bénévole au service de votre association ? Merci de contacter Alain Herman ou un autre membre du Bureau du MCF.



QUEL ÂGE ONT NOS VOITURES ?

Répartition voitures par âge	Nombre	%
plus de 40 ans	21	5 %
30 à 40 ans	28	6,6 %
20 à 30 ans	63	14,8 %
10 à 20 ans	101	23,7 %
moins de 10 ans	212	49,9 %
Total	425	100 %

Base : 425 voitures recensées à partir des données des membres, sans tenir compte du type. Certains membres possèdent plusieurs voitures, d'autres n'ont pas donné l'information sur leur voiture dans leur fiche de membre.
Source : Intranet MCF.





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