

Les Nordistes en Valois

- Rencontre à Malvern
- Les Givrés : déjà 10 ans !
- De la Rance à Jersey, par le Nivernais
- Le printemps de l'Usine
- Une capote bien pliée, etc.



Quel que soit l'âge de votre Morgan,

JEANNE D'ARC ASSURANCES

Présente

Le contrat d'assurances Club Morgan
Souscrivez au tarif club

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 : info@jeannedarcassurances.com



EDITO

« MCF Attitude »



J'entends dire « C'est plus comme avant ; avant, on faisait ceci ou cela ; avant, c'était mieux ». Avant, c'était il y a 20, 30 ou 40 ans. Le Club se résumait à quelques membres qui se connaissaient tous. Aujourd'hui, nous sommes 550...

Avant, il fallait 5, 6 ou 7 ans pour obtenir sa Morgan commandée neuve. Jacques Savoye avait un quota de 15 à 18 voitures attribuées par l'usine pour la France chaque année et il avait cent noms sur sa liste d'attente. Aujourd'hui, vous avez plusieurs concessionnaires, vous avez Internet et vous pouvez vous faire livrer votre Morgan neuve sur mesure en trois mois.

Avant – il n'y a que 20 ans –, une Morgan neuve coûtait moins de 200 000 francs. Aujourd'hui, une Morgan neuve coûte 2 à 4 fois plus.

Ceci expliquant cela, à l'origine du Club, la moyenne d'âge des membres était de 40 ans. Aujourd'hui, elle est plus proche des 65 ans. Les temps changent... Les priorités de l'âge aussi.

Avant, vous aviez besoin d'être solidaires, car votre Morgan tombait en panne et que le copain pouvait vous être d'un grand secours. Aujourd'hui, votre Morgan ne tombe plus – ou presque plus – en panne et s'il est encore là, le copain n'y peut rien car « c'est la faute à l'électronique ».

Avant, la Morgan était la voiture d'une vie. Aujourd'hui, 60 % des propriétaires de Morgan, membres du Club, ont des voitures de moins de dix ans. Certains en sont à leur 2^e ou 3^e Morgan, attendant la nouveauté pour acheter la 4^e. C'est l'ère de la Morgan de consommation.

À l'origine, le Morgan Club de France était un club de copains, créé par des copains passionnés de belles voitures et de mécanique. Ils avaient jeté leur dévolu sur la marque Morgan, que ce soit pour le 3-roues ou pour la 4-roues et, souvent, ils possédaient les deux.

Ils ont commencé par se réunir, puis échanger des « trucs », organiser des sorties ensemble, et c'est ainsi que le MCF est né ; de la volonté de quelques hommes et femmes il y a bientôt 45 ans. Et si certains sont encore là pour en témoigner, eh bien oui, il faut voir la réalité en face, « Rien ne sera plus comme avant ».

Depuis plusieurs années, ce sont 80 nouveaux membres environ qui arrivent chaque année au Club pour 70 qui partent. Soit 15 % de renouvellement annuel. Le Club a grandi, le Club s'est organisé, le Club est ouvert à tous ceux qui souhaitent adhérer. Alors, que transmettre si plus rien n'est comme avant ? La seule chose importante à mes yeux est l'éthique d'origine que chaque membre doit faire sienne :

« Passion pour nos belles voitures, convivialité, camaraderie et courtoisie de rigueur. » C'est la « MCF Attitude ». Que chacun d'entre nous applique ces quatre critères et le MCF vivra bien et longtemps et « si ce n'est pas mieux, ce sera aussi bien qu'avant ».

Revenons à l'actualité. Comme souhaité par une majorité d'entre vous, votre Conseil d'administration a entériné le fait que le News continuerait à paraître sous forme papier et avec un contenu diversifié. Didier Philippe, Yves Swartenbroekx, Serge Duparque, assistés par un journaliste professionnel, Jean-Marc Denis, se sont attelés à cette tâche. Qu'ils en soient remerciés, chaque parution se révélant un vrai challenge.

L'actualité, c'est aussi la mobilisation des membres de la délégation parisienne qui, à l'initiative de Jean-Louis Moreau ont répondu présents à la manifestation automobile du 5 juin « Contre l'interdiction de rouler dans Paris ».

Jean-François Garnier et moi-même avons adressé au nom du Club, une lettre à Madame le maire de Paris pour signifier notre désapprobation et avons demandé que soit accordées des dérogations aux Morgan de plus de vingt ans pour circuler dans Paris.

L'actualité, c'est aussi l'usine Morgan, Steve Morris, directeur général de Morgan Motor Company, a souhaité vous livrer dans ce News la stratégie de l'Usine pour les années à venir. À propos de l'usine Morgan, je tiens à remercier les 188 membres qui ont retourné le questionnaire adressé à tous les adhérents en décembre dernier. Le dépouillement se révèle plein d'enseignement sur les différents problèmes de fiabilité et d'après-vente des véhicules neufs sortis d'usine. J'ai donc demandé à Steve Morris que l'usine nous fasse un retour de la prise en compte des points essentiels révélés par le questionnaire. Nous diffuserons ces résultats.

La MMC est devenue, en décembre 2015, partenaire du MCF, au même titre que nos partenaires fidèles et je me réjouis de cette prise de considération pour notre Club de la part de l'Usine.

Je vous souhaite à tous de belles balades cet été en Morgan et espère vous voir nombreux au Mans-Classic du 8 au 10 juillet. Il y aura sur le circuit plus de 350 Morgan de toutes nationalités. Et bien sûr au MOG Anjou en octobre, manifestation annuelle incontournable.

Amicalement vôtre

André GRANET



SOMMAIRE

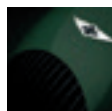
	Nouveaux membres	p 4
	Interview de Steve Morris	p 5
	Des nouvelles de l'Usine	p 6
	10 ans de Givrés	p 8-9
	Sortie nordique en Valois	p 10-12
	La mutation Morgan	p 12
	Les Normands au grand complet	p 14-15
	Deux sorties en Rhône-Alpes	p 16-17
	Les secrets de la capote	p 18
	Balade îlienne pour les Bretons	p 19-21
	Morgan Over America	p 22-23
	Les Sudistes franchissent le Luberon	p 24
	Journée expertise	p 25
	L'histoire d'un trois-roues remarquable	p 26-27
	Circulation dans la capitale	p 28-29
	Little Big Mans	p 28
	Boutique - Ours	p 30
	Des nouvelles de l'Usine	p 31

Bienvenue
aux
nouveaux membres

N°		MORGAN	Année
1271	Serge HERVÉ	Plus 4	1997
1272	Stéphane NORMAND	Plus 4	2014
1273	Jean-Luc BRUNEL	4 / 4	1986
1274	Franck DUSSOGE	Plus 4	2009
1275	Jean-François PACHET	Roadster V6	2013
1276	Huân CUPILLARD		
1277	Christian LAGRESLE	Plus 4	2012
1278	François DIETLIN	Aero 8	2010
1279	Philippe BERNE	4 / 4	2000
1280	Eric LELIEVRE	Plus 4	2014
1281	Gérard SEGISSEMENT	Plus 4 centenaire	2009
1282	François SABATERIE	Plus 4	2006
1283	Nathalie MACHEZ	Plus 4	2013
1284	Mike WIZEL	4 / 4	1971
1285	Alain DESPREZ	Plus 4	2011
1286	Jean COHEN	Plus 4	2014
1287	Jacques VIELLARD	4 / 4	2001
1288	Pierre HARDY	3W Standard	2014
1289	Jean PLUVINAGE	Autre	2012
1290	Gilbert MAUS	Roadster V6	2016
1291	Jean-Claude CHESNOT	Plus 4	2010
1292	Gerard SIBUET	Plus 4	2015
1293	Gérard PUIG	4 / 4	2001
1294	Hubert REGNAULT	Roadster V6	2011
1295	Patrick ROUSSEAU	4 / 4 SS	1967
1296	Philippe BOTTNER	Plus 4	2011
1297	Jacques BOURDIN	4 / 4	2015
1298	Philippe MADIOT	Plus 8	1973
1299	Cédric COTE	Plus 4	2011
1300	Marcel CEZAR	Plus 4	2011
1301	Odile FAIRAND	Plus 4	2015
1302	Yvon PERIN	Plus 4	2011
1303	Philippe BRUNEN		
1304	Jean-Jacques LAMOTTE	Aero 8	2003
1305	Gérard RAMOND	Roadster V6	2012
1306	Michel THOMAS	4 / 4	2007
1307	Nicholas SUTTON	4 / 4	2013
1308	Jacques KAMMERER	Roadster V6	2008
1309	Renaud CAPDEVILLE	Plus 4	2016
1310	Cyril LE BESCOND	Plus 4 Centenary Limited Edition	2009
1311	Bruno SAAS	Plus 4	1957
1312	François-Marie PARENT	Plus 4	2016
1313	Laurent VERMELIN	4 / 4	2016
1314	Laurent GRANGE	Roadster V6	2007
1315	René ACHARD	4 / 4	2011
1316	Francis LARRIEU	Plus 4	2010
1317	Jean-Paul BRUNEAU	Roadster V6	2005
1318	Gérard DUPUIS	Plus 4	2015

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).



Rencontre à Malvern

INTERVIEW

Entretien entre Steve Morris, directeur général de la Morgan Motor Company, et André Granet, président du Morgan Club de France, à l'usine de Malvern en janvier 2016.

André Granet : Une petite rue en pente bordée de bâtiments en brique rouge d'un autre âge ; des hommes poussant, dans cette rue, des châssis de voitures chaussés de leurs pneus, d'un portail ouvert à un autre portail qu'il faudra ouvrir... Les gestes d'un process industriel bien rôdé, ceux précis d'un coup de lime sur le cadre en bois d'une portière pour l'ajuster dans son bâti... Est-ce cela qui contribue au charme de la Morgan ?

Steve Morris : Tout d'abord, je voudrais remercier le Morgan Club de France pour l'accueil qui nous a été réservé, Alison et moi, à votre MOG national à Lyon, en septembre dernier. Rouler sur les routes du Beaujolais en Morgan a été un pur plaisir !

Morgan est depuis plus de 100 ans un constructeur d'automobiles : c'est-à-dire que la fiabilité et la sécurité des véhicules sont sa priorité. Qui plus est, Morgan est un constructeur de voitures de sport, l'un des rares au monde à ne fabriquer et vendre que des voitures de sport. Nos voitures se rencontrent aussi bien sur les routes touristiques que sur les circuits automobiles. Elles sont le produit de la technologie et de la tradition à la fois.

A. G. : Quelles sont les dernières évolutions à l'usine ?

S. M. : Nous commençons à livrer les nouvelles Aero8. Cette voiture est un pur produit de haute technologie par les performances aussi bien de son bloc propulseur que par la conception et la réalisation de son châssis en aluminium. Je viens de prendre possession de la mienne et je la trouve fantastique.

Et puis, nous avons les « Classics » ! Pures voitures de sport construites sur la base de la Plus4 avec le moteur Ford Cosworth de 225 ch, une série des nouvelles AR Plus4 sont en cours d'assemblage dans les ateliers de l'usine. Le châssis reste conventionnel en acier mais bénéficie de nombreuses améliorations par rapport au standard, comme le plancher en aluminium épais au lieu du contreplaqué. La suspension arrière est entièrement nouvelle et les trains reçoivent des freins à disque à l'arrière et des disques ventilés à l'avant. L'aluminium remplace l'acier inoxydable dans la conception du « bulkhead » – ou cloison.

Toutes ces améliorations peuvent préfigurer des changements sur les autres modèles « Classics » que sont la 4x4, la Plus4 et le Roadster.

A. G. : On peut donc dire que, mise à part l'Aero8, qui a été un pas de géant dans la technologie Morgan, les autres modèles restent dans la tradition d'une technologie du siècle dernier, malgré la technique des petits pas destinée à les améliorer ?

S. M. : Nous avons des cadres et ouvriers fidèles qui sont entièrement formés à cette construction de tradition. Certains ont eu leur père qui a travaillé à l'usine et parfois leurs enfants prennent la succession.

C'est comme un compagnonnage. Les recettes de construction des voitures se délivrent dans l'atelier. Pour ce qui me concerne, mon père n'a pas travaillé à l'usine, mais j'y suis rentré à l'âge de 18 ans. J'y ai exercé de nombreux postes et je suis capable de reconnaître, par son numéro gravé



dans le capot, le nom de toutes les personnes qui ont fait l'assemblage des Morgan, comme je te l'ai montré sur la tienne.

Mon fils travaille ici à l'usine de Malvern et il est le responsable des nouveaux concepts et du développement. Morgan a lié des accords technologiques avec plusieurs partenaires pour le développement des propulsions nouvelles et vous serez étonnés de ce que la MMC pourra vous proposer comme véhicules dans les années à venir.

A. G. : Quel est le profil type de l'acheteur de Morgan aujourd'hui ?

S. M. : Il n'y a pas de profil type si ce n'est ce côté « décalé, non conventionnel » de l'achat. En tout cas, ce sera toujours pour le plaisir pur de la conduite et aussi en esthète, celui de posséder quelque chose de rare, fait par des compagnons formés à l'art de travailler des matériaux nobles comme, l'acier, l'aluminium, le bois, le cuir.

A. G. : Le qualificatif « Gentleman driver » est donc bien le terme approprié pour le possesseur d'une Morgan. ■

André GRANET



Les nouveaux produits en 2016

Cette chronique a été établie à partir d'extraits de Miscellany, le magazine mensuel du club anglais MSCC, et d'infos reçues de l'usine. Merci à Charles Neal pour ses articles et l'envoi des photos.

Série limitée AR Plus4

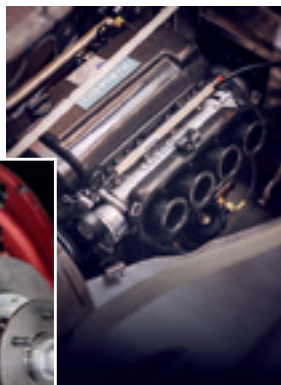


Lancée à l'occasion de la Silverstone Classic, à l'été 2015, la nouvelle AR Plus4 a trouvé ses cinquante acheteurs rapidement. Cette série limitée, proposée par Aero Racing Motorsport (comme la plupart des séries spéciales Morgan), n'est pas une voiture de compétition; elle reste destinée à la route, tout en bénéficiant de performances améliorées, alliées à un plus grand confort. L'objectif était de produire la Plus4 de route la plus rapide et la plus pratique en même temps.



Au rayon des nouveautés, la planche de bord, l'habillage de la transmission (poignée de frein conventionnelle), l'usage étendu de l'aluminium brossé, les sièges «performance»... donnent une touche sportive à l'intérieur, avec une meilleure insonorisation pour un confort accru. Le plancher en aluminium y contribue, avec un nouvel habillage, tout en rigidifiant l'ensemble.

Le châssis, peint en rouge, est traité par autophore et non plus galvanisé – d'où le gain de poids. Avec des freins à disque sur les quatre roues (ventilés à l'avant), une toute nouvelle suspension arrière (5 bras oscillants, barre Panhard et amortisseurs Spax réglables), des jantes acier de 16 pouces et des Yokohama ADO8R en 225/55x16, on peut présumer d'un comportement routier très séduisant.



L'ensemble est en cohérence avec la puissance délivrée par le moteur Cosworth de 225 ch, le premier jamais monté à l'usine de Malvern – même si une longue histoire a égrainé le mariage de Morgan et Cosworth en compétition. L'architecture interne du moteur (base Duratec 2-litres) est améliorée à tous les niveaux pour assurer le meilleur rapport puissance/couple, ce qui offre un surcroît de performances à haut régime, associé à une grande souplesse en utilisation courante.

Vue de l'extérieur, l'AR Plus4 est reconnaissable à ses phares LED et à son panneau arrière inspiré des Morgan de course, avec un double échappement central. Le prix représente un budget avoisinant les 80 000 € TTC. L'exemplaire n° 50 est entré en production en avril.

Nouvelle Plus4 boîte auto



Une vraie nouveauté pour Morgan, vous pouvez commander votre Plus4 avec une boîte automatique!

La conversion exige quelques modifications du châssis, et n'est donc possible qu'à la commande d'une voiture neuve. Celle-ci sera alors transférée à Hinckley, chez Vitesse Global Ltd, fournisseur de boîtes habituel de Morgan – l'homologation de l'usine de Malvern ne concerne que les modèles dotés d'une boîte manuelle.

La boîte auto, celle du roadster Mazda MX5, même type de voiture qu'une Morgan, a pu être adaptée facilement, sans changer le caractère de la Plus4. Les techniciens de Vitesse Global revendiquent une légère amélioration de l'accélération, grâce à une montée plus rapide des vitesses.

Au passage, Morgan Belgium nous signale qu'ils n'ont pas encore eu la possibilité de mettre en œuvre une telle commande...

► Suite en page 31





WELCOME AUTOMOBILE

Distributeur Officiel Morgan



*Votre Morgan
neuve ou d'occasion disponible
chez Welcome Automobile*



WELCOME AUTOMOBILE

Tél : +33 (0)6 87 43 41 76
12 le Rocheron 37210 VERNOU-SUR-BRENNE

www.welcome-automobile.fr
phil.bouleau@orange.fr



Atelier
Réparation
Restauration - Entretien



Prochaine journée
mécanique
Nov 2016



Prochainement
Visite de l'usine Morgan
Avril 2017



Prochain roulage
ACO Le Mans
Sept 2016



Expertise Automobile
N° agréée : 003086-VE

Qu'il pleuve, qu'il vente, qu'il gèle, le Morganiste est de sortie...

ANNIVERSAIRE

Dix ans déjà ! Ils sont fous ces Givrés

En 2006, après quatre années de cotisations au MCF, j'accède à la délégation Bretagne Pays-de-Loire. Quelle ascension ! Rassurez vous, c'est du second degré. 2007 pointe à l'horizon et je regarde dans le petit rétro chromé de mon Tourer. Quel bilan ? Le néant. Rien de fait ! Ça passe vite une année... Et bientôt l'Assemblée générale. Il faut du concret, rapidement : une sortie en janvier ! Et on l'appellera : « Les Givrés ».

Le cahier des charges était posé. Je ferai une sortie chaque hiver. Et toujours très variée. Une sortie hivernale me plaît bien. Point trop de concurrence. Et puis un Morganiste doit rouler quand il fait froid, chaud, sec, humide. Oui, c'est logique un Morganiste moteur au MCF roule forcément par tous les temps.

Je choisis la région de Baugé, histoire de me recentrer géographiquement. Il me fallait aussi, pour m'aider dans cette tâche, trouver un co-équipier. Depuis dix ans, c'est Jean-Maurice Sureau, un passionné de l'arbre à cames en tête et du V8, qui s'y colle. C'est lui, qui, chaque année, en qualité de co-pilote, essaie de prendre les notes pendant la reconnaissance du circuit. Reconnaissance du circuit qui, traditionnellement, doit être bouclée en un samedi. Tel est le contrat. Ceci explique que, parfois, des coquilles se glissent çà et là dans le road-book.

Autre challenge : trouver des musées, des collections, ou des lieux de curiosité ouverts et à découvrir en janvier. Un casse-tête. Nous avons fait ouvrir le musée Cadillac, la collection Dufresne, le musée des vieux métiers... pour ne parler



que de ces lieux où nous avons plus froid à l'intérieur qu'à l'extérieur. Complètement givrées ces visites...

On s'implique pour «morganiser» des étapes

Je compte aussi sur la chance : l'idée de dernière minute, qui nous surprend et que l'on souhaite vous faire partager. Je pense à l'« Hélice terrestre » de Jacques Warminski ; aux alignements du sculpteur Lambert ; au petit théâtre de la Halle au Blé de La Flèche.

Une image me restera : celle de la visite de nuit de l'abbaye royale de Fontevraud. Nous pouvons être givrés, mais restons pour le moins poètes.

Ceux qui me connaissent un

peu ne seront pas surpris que je laisse aussi une place importante aux activités sportives : karting, buggy, stock-car, boule de fort... ou œnologie !

Il y a dix ans, nous étions dix Morgan sur la route givrée des bords de Loire. Une vraie fidélité s'est créée autour de la sortie hivernale. Depuis dix ans, Philippe Bouleau m'assiste dans les choix et les prises de décision. Chaque année, des participants s'impliquent localement pour « morganiser » une étape ou des visites. Cette année, Patrick Lequilliec a fait pratiquement tout le job. Les Givrés relaient l'événement avec enthousiasme et chauffent l'ambiance quelques semaines avant. C'est épuisant ! Vous pouvez le demander à certains.

Cette année, pour les Dix ans des Givrés, tous m'ont offert un peu de leur patrimoine et fait l'énorme surprise d'un cadeau vinicole multi régional lors d'une soirée anniversaire émouvante. Encore un grand merci à tous. Et quand 2017 poindra à l'horizon, de nouveau l'heure du bilan... « Que cela passe vite une année ! », me dirai-je à nouveau. Il faut que je me renouvelle. ■

Xavier DELAUNAY





Si l'humour ne nuit pas, le sérieux avec lequel les sorties hivernales des Givrés sont organisées est le secret de leur longévité. Les participants en redemandent! Pas peur des éléments, ni froid aux yeux.



Pluie fine en plaine, champagne en forêt

Délégation Nord

Balade en Valois



Pour vaincre l'humidité septentrionale, le Rémois Gérard Durand et son copilote Jérôme Fontaine n'ont pas démérité. Foi de moustachus.



Pas moins de 55 équipages inscrits pour une balade en Valois, région discrète mais à découvrir entre l'Aisne et l'Oise. L'hôtel Mercure de Compiègne, point de ralliement en ce 22 avril, a permis de faire le briefing et de remettre aux participants leur précieux road-book.

À l'heure de l'apéritif, les habitués se sont bien sûr retrouvés pour deviser notamment sur les récents changements de modèles, ou pour comparer les améliorations apportées à leur véhicule depuis la dernière rencontre. D'emblée, l'ambiance festive est appréciée. Et le dîner, auquel participent plus de cent convives, sera tout aussi animé.



Samedi de bon matin, tout le monde est sur le pied de guerre. Départ de Compiègne à destination de Crépy-en-Valois, commune que nous visitons en compagnie de guides. L'itinéraire nous conduit ensuite à Pierrefonds, pour un déjeuner en face du fameux château de Viollet-le-Duc, édifice majestueux tout droit sorti d'un décor médiéval digne d'Eurodisney.



Les Nordistes ont pu découvrir les ruelles médiévales de la vieille ville de Crépy-en-Valois et toute la beauté du Valois patrimonial, terre des rois de France.



De fines bulles pour la fine équipe

L'après-midi nous promènera autour de Compiègne, notamment au cœur de la profonde forêt de Laigue. Petite pause dans une clairière, à Rethondes, où fut signé, un certain 11 novembre à bord d'un wagon, le célèbre armistice. La balade reprend de façon un peu plus décontractée, les équipages n'hésitent pas à étaler leur retour sur Compiègne. Le dîner est l'occasion d'échanger sur nos impressions respectives et de confronter les réponses aux questions du quiz. Il permet surtout à nos deux stars du jour, Dagobert, le teckel des Theret, et Muscade, le fox des Perdigeon, de prendre un repos bien mérité.

La pluie qui va nous accompagner le dimanche matin nécessite de partir avec les capotes installées, sans rien entamer à la bonne humeur qui règne au sein des équipages. Après un bout de route dans la campagne verdoyante du Valois, où nous traversons de très beaux villages, nous décidons d'un petit arrêt « champagne », très apprécié, au cœur de la forêt.

La poursuite du périple nous guide vers le Dolce Chantilly, à quelques encablures du château éponyme, pour un déjeuner final dans un lieu de toute beauté.

Après la remise des prix et un bon café, nous nous quittons pour regagner nos véhicules en emportant de beaux souvenirs, avec la satisfaction d'avoir fait la connaissance de nouveaux amis. Merci à Francine, Dominique et Jacques pour cette belle organisation et la convivialité qui règne au sein du club. Vivement la prochaine sortie. ■

Jean-Yves MORISSET



Morganiste émérite, Alain Harrari a opté cette fois pour son véhicule amphibie. À la fin du repas, les participants ont plébiscité Francine Mouret (à g.) et son mari Dominique, ainsi que Jacques Vuye, pour la qualité de leur 8^e sortie.



La Morgan Motor Company et les milieux financiers

« M » comme Morgan ? Non, comme mutation !

L'entretien que notre président a eu avec Steve Morris, CEO de la MMC, confirme la tradition du cousu main qui symbolise Morgan et son image d'automobile exclusive. Or, exclusivité ne signifie pas immobilité. Les 30 dernières années en témoignent. Une rétrospective à approfondir sur notre site internet.

Septembre 1990, lors de l'émission *Troubleshooter* sur l'antenne de la BBC, Peter Morgan envoie dans les cordes son contradicteur, Sir John Harvey-Jones, le PDG de ICI. Ce dernier est venu lui donner une leçon de management, car il doute de l'avenir de la Morgan Motor Company, en raison de son – prétendu – « archaïsme ». Avec sept ans de carnet de commandes, Peter Morgan lui assène le coup de grâce et termine l'émission avec cette formule lapidaire : « No change ». Plus tard, sur la plaquette commerciale de l'usine, il enfoncera le clou avec le slogan « No compromise ». On ne badine pas avec le principe de stabilité chez Morgan.

Septembre 2002, Charles Morgan a pris les commandes. Les ventes de l'Aéro 8, tout juste commercialisée, peinent à décoller. Le magazine de la marque, *Malvern Link*, ose alors titrer un article par une citation de John Fitzgerald Kennedy : « Change is the law of life. Those who look only in the past or present are certain to miss the future. » Les images qui accompagnent l'article présentent les photos du passé en gris et l'atelier de l'Aéro 8 en couleur. De quoi déconcerter plus d'un Morganiste, pour le moins attaché aux valeurs traditionnelles de cette société fétiche.

Commence alors une période de restructuration discrète, mais profonde et qui se poursuit aujourd'hui. Nouvelle structure (Morgan Technologies Limited), nouvelle équipe, nouvel actionariat et autre stratégie. Vous pouvez les découvrir sur le site de notre club, sous l'onglet *L'Actualité*, *Malvern/l'usine*. Vous verrez que les transformations les plus significatives pour l'avenir de la marque vont bien au-delà de celles des... trains roulants ou des phares à LED de l'AR Plus 4... ■

Alain HERMAN

« La simplicité est l'habit
de la perfection. »



DRIVEN AT HEART

MORGAN BELGIUM
GARAGE ALBERT



Showroom



Accessoires - Pièces d'origine



Notre équipe



Réparation - Restauration - Entretien

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

www.morgan-belgium.com

Quatre nouveaux équipages découvrent le Club

Délégation Normandie

Les Normands au grand complet, plus 4 !

Avec 25 Morgan en moyenne, les trois journées de la balade normande ont été l'occasion d'accueillir quatre équipages inscrits depuis 2016, qui découvrent l'esprit Morgan. Leurs témoignages.



Alain et Geneviève Delecour de Nœuds-les-Mines (62) – Roadster V6 (2005)

« Nous sommes venus du Pas-de-Calais avec des amis Morganistes et avons fait une halte la veille à Pont l'Évêque. En arrivant, nous avons été très bien accueillis, nous avons trouvé une ambiance fantastique ! L'organisation était parfaite.

On en profite mieux en club

Lorsqu'on a une auto qui sort de l'ordinaire, le fait d'adhérer à un Club permet de se rapprocher d'amateurs, de passionnés, de connaisseurs, qui vous montrent beaucoup de choses. Ça fait gagner du temps et permet de

mieux profiter encore de ces moments de détente. Je suis attaché au look des années 50, avec cet intérieur en bois, et à la conduite au grand air qui donne un sentiment de liberté plus authentique que dans les cabrios modernes.

Nous prévoyons d'aller à Hastings en octobre. J'ai suggéré aussi une sortie dans les Ardennes, que je connais bien. »

Éric et Christine Lelièvre du Plessis Trévisé (94) – Morgan Plus4 (2014)

« Un peu fourbus par notre première vraie sortie avec notre Plus4, acquise trois mois plus tôt, et peu habitués aux ambiances un peu fermées des clubs, nous étions dans l'expectative sur ce que nous réservait ce week-end normand. Dans les faits : passion, enthousiasme, simplicité et gentillesse décrivent bien nos premières impressions.





Dès notre arrivée, pas moins de cinq morganistes entouraient l'auto pour dispenser les premiers conseils aux "nouveaux". Comment vérifier les joints des fenêtres en cas de pluie, ou plier la capote – merci Guy –, poser le couvre tonneau, ou choisir un *storm cover*... jusqu'au cours de mécanique de Jean-Luc avant notre départ. Nous retenons aussi que si notre Plus4 fait parfois des bruits étranges, ce n'est pas inquiétant, c'est que c'est bien une Morgan ! Et que dire de Claire et Jacques Valette, merveilleux organisateurs qui avaient même prévu le soleil.

Gentiment bizutés

De pouvoir échanger nous a aidé à nous sentir très vite intégrés. Nous sommes impatients de renouveler l'expérience et avons hâte de bizuter – gentiment – à notre tour les prochains nouveaux. Une belle parenthèse dans ce monde de brutes. Un grand merci à tous. *Keep morganing !* »



Michel et Martine Lefrileux de Romillé (35) – Roadster V6 (2005)

« Pour notre première belle balade en Morgan, qui s'est déroulée à Cherbourg sous le soleil, nous ne connaissions personne. Or, l'accueil a été tellement sympathique que nous n'avons eu aucun mal à nous intégrer. Nous avons eu le plaisir de rencontrer des gens charmants et surtout passionnés par leur automobile. Ils nous ont fait profiter de leur vécu Morgan en nous donnant de précieux conseils.

« À l'année prochaine ! »

Les balades dans cette jolie région et les visites étaient très agréables. Un grand bravo à Jacques ! Nous avons vraiment eu plaisir à participer à notre premier week-end au sein du Club Morgan. Nous ferons tout notre possible pour être l'année prochaine de la balade normande. »



Agnès et François Sabaterie de Marcoussis (91) – Roadster Plus4 (2006)

« En tant qu'adhérents depuis janvier, nous participions à notre deuxième sortie avec la Délégation normande. Notre arrivée se fit sous un providentiel grand soleil à Saint-Vaast-la-Hougue, où nous avons été chaleureusement accueilli par Jacques et Claire Valette. Nous avons pu échanger avec tous les Morganistes pendant ce séjour.

Parfaite organisation. Très belle surprise que de découvrir ce nord Cotentin, que l'on imagine tout plat mais qui regorge de routes escarpées et de paysages exceptionnels pour une si petite région.

Partage d'expérience

En tant qu'épouse, j'ai particulièrement apprécié l'idée d'appartenir à un groupe mû par une même passion ; les discussions autour des voitures pour échanger sur l'entretien ou sur la mise en beauté de la « petite chérie » ; forcément la plus belle ! Le partage d'expérience nous sera bien utiles pour nos vacances futures. Déjà impatients de retrouver le groupe pour une prochaine sortie. » ■

Un dégommage de printemps qui a de l'allure

Délégation Rhône-Alpes

Chapeau feutre sur les chapeaux de roue

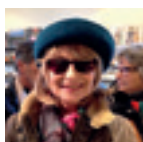
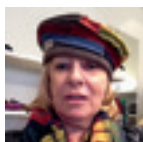
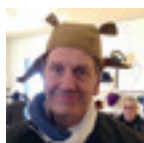
Pas moins de deux virées au sortir de l'hiver pour la délégation Rhône-Alpes : l'une a emprunté la route sportive des crêtes des Monts du Lyonnais, l'autre a suivi un parcours bucolique et coloré dans le bocage bourbonnais.

Craponnes (Lyon), le 13 mars, 9h

Après les mots de bienvenue d'Alain Galliano, le maire-morganiste de Craponnes, et un petit en-cas servi dans le salon du Best Western, 25 équipages sont prêts à en découdre avec la route des Crêtes des Monts du Lyonnais. Doux vrombissements des moteurs juste pour chahuter la zénitude ambiante et top chrono direction Chazelles-sur-Lyon, par les cols de Malval et des Brosses, comme pour s'élancer au rallye de Lyon-Charbonnières.

Mais le calme revient vite, pour apprécier les plaines du Rhône et du Forez, et éviter les chutes de boulons et les Durits percées. Chazelles est la capitale du chapeau de feutre. Début XX^e, une vingtaine de chapeliers faisaient vivre la région. Témoins de ce passé glorieux, les hautes cheminées en brique des chaufferies, les maisons bourgeoises et la Chapellerie Musée Fléchet. La visite guidée et les vidéo-témoignages des ouvriers de l'époque nous plongent dans l'atmosphère de l'usine. On y retrouve l'architecture des bâtiments de production qui s'organisent autour d'une cour pavée, l'ossature métallique des fenêtres, le jeu de passerelles couvertes et la charpente en béton.

Dans les ateliers, le temps semble s'être arrêté. Postes de travail et machines – en état – marquent les 12 étapes de la confection du fameux chapeau. Dans le vacarme des souffleuses, bastisseuses, et autres fouleuses, dans les vapeurs d'eau et d'acide, les ouvrières transformaient le poil de lapin en feutre soyeux. La visite se finira en beauté par un déjeuner servi par le « Chapelier Gourmand » à l'Atelier de la Foule.



Bourbon-Lancy (Saône-et-Loire), le 22 avril, 18h

La petite pluie fine qui nous accueille au Grand Hôtel de Bourbon-Lancy était bien sûr une asperersion de bienvenue, ville thermale oblige : ne doit-elle pas son nom à Borvo, divinité gauloise des eaux... Après une promenade dans les ruelles de la jolie cité médiévale, nous sommes attendus, grâce à l'organisation soignée de Paul et Annie Chevalier, pour un vin d'honneur offert par le député-maire, Édith Gueugneau, que nous avons pu remercier à notre façon : une belle photo devant nos Morgan et un petit tour de « manège » dans la voiture du

président André Granet.

Après une nuit sereine dans l'ancien cloître des Visitandines, nous attaquons, samedi matin, 80 km de campagne nivernaise,





où le vert cru des bocages alterne avec le jaune vif des champs de colza. Un plaisir pour les yeux des 23 équipages, tout comme à l'approche de Nevers, avec la belle perspective sur le Pont de Loire et la cathédrale St-Cyr-et-St-Julitte perchée sur la butte. La place de la République nous y était réservée pour stationner les bolides – sous l'œil attentif de la police municipale – ce qui nous permis de pleinement apprécier la diversité et la richesse du patrimoine de la cité : le Palais ducal, l'église St-Bernadette avec sa chaise en verre et le « bleu de Nevers » éclatant dans les faïences de grand feu. Nous avons ensuite rejoint le fief des Bourbons à travers le bocage de l'Allier, direction Bourbon-l'Archambault. Juste le temps de capoter, cliquer, ajuster les covers-storm sur nos petites sportives, et surtout de se rapapilloter avant l'apéritif de bienvenue au salon du Grand Hôtel Montespan-Talleyrand. Cuisine raffinée, cadre chaleureux, ambiance traditionnellement conviviale, y a-t-il mieux pour un samedi soir entre amis...

Dimanche matin, malgré l'orage, nous filons vers une autre place forte du duché du Bourbonnais, Hérisson, son château médiéval et ses ruelles étroites. Nous y rejoignons Monsieur Balthazar et sa distillerie de Whisky bourbonnais : le Hedgehog est un produit fabriqué avec

Lu dans *Le Petit Nivernais*

Chronique d'un week-end en Bourbonnais-Nivernais

« Des villageois racontent que "les Bourbons ont quitté l'inframonde". Les 23 et 24 avril, nous avons aperçu deux Chevallier à la tête d'un convoi de 23 chariotes qui sillonnaient les routes de nos campagnes. Après une étape à Lancy, le convoi s'est ébranlé en direction de Nevers où les gens d'armes sont intervenus. Ensuite, ils ont réapparu à Archambault, puis on les a perdus de vue et retrouvés enfin à Souvigny – sans autre commentaire de la part de l'échotier de service. »



65% de maïs, et élevé dans des fûts de chêne, issus de la forêt voisine de Tronçais. Retour vers Moulins. À la fin d'un déjeuner remarquable au Chalet Montégut, à Coulandon, fut entonné un ban bourguignon en l'honneur de nos amis Paul et Annie. Puis nous avons visité l'immense église prieurale de Souvigny, et ses trésors clunisiens, dont la chapelle funéraires des Bourbons, la sacristie baroque et les tombeaux des saints abbés Mayeul et Odilon. Nos week-ends sont toujours la promesse de nouvelles découvertes. ■

Viviane FIORUCCI


Garage Bobin
en Bourgogne
Sous concessionnaire officiel Morgan

Nous assurons tous vos travaux:

- Mécanique
- Carrosserie / Peinture
- Pose accessoires
- Vente pièces détachées
- Transactions achat / vente



Georges Bobin

96 Avenue Waldeck Rochet / 71230 Saint-Vallier / 03 85 58 89 99 / 06 70 95 78 85
georges.bobin@wanadoo.fr / www.garage-bobin.com

Du bon usage de la capote



Procéder dans l'ordre pour décapoter et capoter assurera la longévité de la capote de votre Morgan.

Nous avons demandé le bon mode d'emploi à Thomas Stammet, notre partenaire de Morgan Belgium. Voici ses conseils() – pour une Morgan 2 places, avec capote « Easy Up », à partir de 2003 (4/4, Plus 4, Roadster V6).*

Pour DÉCAPOTER...

1- Ouvrir les portières.

2- **Important avant toute chose**, déclipser les 2 fixations latérales extérieures de la capote (Photo A).

3- Déverrouiller les attaches arrière à l'aide de la commande intérieure au véhicule (souvent très ferme, c'est normal - photo B).

4- Déclipser les 2 lanières de fixation intérieures de chaque côté de la capote, au-dessus des sidescreen (photo C).

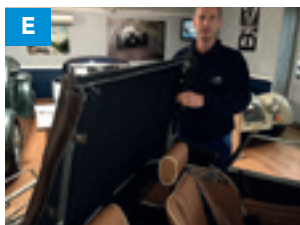
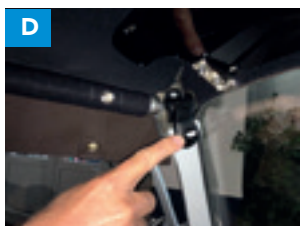
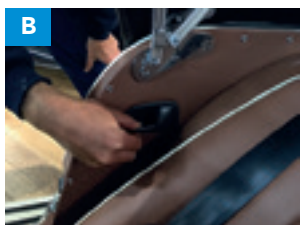
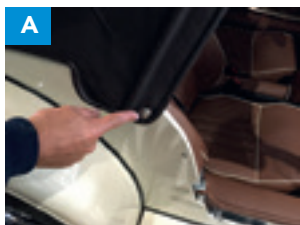
5- Déverrouiller et ouvrir les 2 leviers de fixation au cadre avant du pare-brise (photo D).

6- Ouvrir/lever la capote à la verticale (photo E).

7- Dégager la toile de la capote (partie supérieure) vers l'arrière et replier l'armature (photo F).

8- Relever les 2 premiers arceaux de l'armature et replier soigneusement la toile de la partie supérieure, pour l'insérer dans le pli du mica (ceci protégera la toile et le mica et prolongera sa longévité) (photo G).

9- Reclipser les fixations latérales sur l'armature (versions récentes uniquement) (photos H et I).



Pour RE-CAPOTER

1- **Important avant toute chose**, déclipser les fixations latérales de l'armature (photo I).

2- Déplier l'armature pour :
– lever la capote à la verticale (photo E),
– puis la basculer de 90° vers l'avant, sur le haut du pare-brise.

3- Engager bien soigneusement le profilé U sur le cadre du pare-brise.

4- Engager et verrouiller les 2 leviers de fixation au cadre du pare-brise (photo D).

Il est possible de réaliser cette opération en 2 temps : engager les crochets d'abord sans les verrouiller, puis fermer l'arrière (point 6 ci-dessous) et ensuite verrouiller les 2 fixations pour tendre la capote.

5- Reclipser les 2 lanières intérieures de chaque côté de la capote, au-dessus des sidescreen (photo C).

6- Verrouiller les fixations arrière de la capote (d'abord côté droit, puis côté gauche), par une pression brève de la paume des mains (photo J).

7- Reclipser les fixations latérales extérieures (photo A).

Pour la protection de la capote une fois pliée pendant un roulage « au grand air », Morgan Belgium recommande l'usage d'un couvre-capote - disponible dans la couleur de la capote, au prix de 491,67 € TTC (finition PVC) ou 666,40 € TTC (mohair).

(*) Pour vous éviter d'arracher une page de votre magazine préféré, cette fiche pratique est disponible en pdf sur le site du MCF, à télécharger et imprimer pour être conservée à bord de votre véhicule. Allez dans la rubrique « La Technique - Bonnes pratiques ».

Nos vifs remerciements à Thomas Stammet (Morgan Belgium). ■ Yves SWARTENBROEKX



Au sortir de la Rance, cap sur Jersey



et des pensionnaires de Normandie, du Centre, d'Alsace et du Sud-Ouest et même de Belgique ou de Suisse, comme Raymond et Mirella Terry. Parmi les nouveaux couples présents, heureux d'avoir été élus pour découvrir une sortie du MCF, les Normands François et Marie-Caroline Drouffe, et Pierre Hardy et Claudine Poulin, les Bretons Serge et Christiane Bouvier, et Marcel et Bernadette Cézard, et les Vendéens Dominique et Fabienne Boissard.

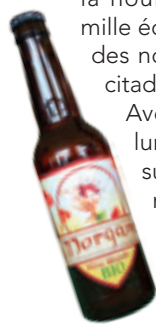
Premier matin, ils se sont levés tôt, avec le souci de nous livrer nos voitures propres et pimpantes... comme il est de coutume. Qu'ils en soient remerciés ! Intention louable mais un peu inutile compte tenu du ciel breton. « *Quand le ciel bas et lourd pèse comme un couvercle...* », disait le poète. Visibilité nulle dans le brouillard, rythme insuffisant des essuie-glaces, et de la flotte pour toute la matinée. Pour nous diriger dans notre périple, Jacques avait commandé d'étranges montures à deux roues,



rappelant parfois la maréchaussée des années 70, pilotées par des hommes en jaune coiffés du casque de John Glenn... toujours souriants malgré le ciel breton et l'absence d'essuie-glace sur les lunettes.

Le lendemain, nous continuons à fouler le sol breton, sous un soleil timide

Vert, Aubergine, Ivory, Green, White, Blue, pour les couleurs si différentes de nos chères autos... Également, bleu, jaune, vert... les couleurs du printemps sous les rayons du soleil malouin, lorsque la nature reprend son cycle printanier. Et encore bleu acier, bleu outre mer, reflets argent, lorsque la houle à peine dessinée propose mille éclats, et que la mer court autour des nombreux rochers protégeant la citadelle corsaire.



Avec ses cheveux en brosse, ses lunettes carrées, son sourire vissé sur son visage, ses yeux un peu malicieux, sa tête dodelinant d'un côté, son porte document sous le bras, Jacques Tellier l'émissaire de la région Bretagne, nous accueille avec simplicité et bienveillance. Il y a au moins deux Jacques en Bretagne, mais vous ne pouvez pas vous tromper : l'émissaire est de la Bretagne Nord, avec à son bras une brunette aux tenues colorées ; le délégué Jacques Noël est de la Bretagne Sud, qui se promène quant à lui avec une blonde au rire décoiffant.

Et nous voici hébergés dans un lieu d'exception, au Novotel Thalasso de « SO Chic... Dinard », situation unique juste en face de St-Malo.

Tout commence par une petite balade à pied dans les « calanques bretonnes », le chemin douanier de Dinard, au pied de l'hôtel. Balade ? Dix bornes à se tortre les pieds sur un sentier caillouteux, mais finalement à peine pire que le massage du bas du dos pendant trois heures dans une Morgan.

Le soir, Jacques Tellier nous accueille très officiellement avec beaucoup de sympathie, accompagné de son alter ego, son égérie, sa muse, l'œil vigilant, vous avez reconnu Martine. Remise des road-books, consignes diverses, pot de bienvenue, et désignation du secrétaire – votre serviteur – comme souffre-douleur de la sortie pour faire le compte rendu.

Nous nous retrouvons donc entre têtes connues : les incontournables Bretons d'abord, les Parisiens-Bretons ensuite,

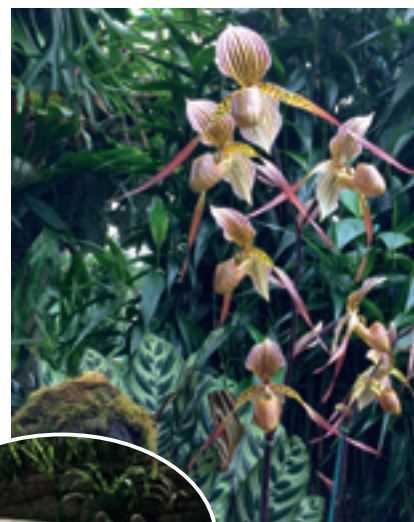




à partir de midi, puis franchement présent pour illuminer les points de vue et jardins des bords de Rance; ce qui permettra à Jacques l'émissaire de nous vacciner sur « *le plus beau paysage du monde* »... Vendredi soir, embarquement sur le ferry, pour 1 h 30 mn de traversée jusqu'à Jersey. Et une fois sur l'île, sage regroupement. Dernier conseil : « *N'oubliez pas, on roule à gauche* ». Tout le monde se retrouve ensuite à l'hôtel pour le dîner. Tous? Non! Après le dessert, en distribuant les road-books, Olivier et Sandrine Nalin manquaient à l'appel.

Un peu stressés pour leur premier passage chez les British! Ils ont attendu sagement sur le port pendant une heure et demie que l'on revienne les chercher. Comme Olivier l'a bien résumé, ce fut « *un grand moment de solitude...* »

Samedi, Paul Egerton, l'organisateur sur le sol de Jersey, nous avait concocté la visite du palais des orchidées « *les plus belles d'Europe* », où nous avons dû partager la vedette avec quelques imprévisibles « *snobinardes* » répondant aux doux noms de XK 120, XK 150, E Type... ah heum.



Organisateur sur Jersey, Paul Egerton proposait, outre la visite du palais des orchidées, celle du jardin de son épouse Kerona, digne représentante de l'île aux fleurs.



Vint un en-cas préparé par Kerona Egerton et son fils Tim, véritable coqueluche de ces dames avec son cake; les co-pilotes étaient sous le charme... Il est un beau garçon, ce qui ne gêne rien, quoiqu'un peu marié. Kerona est quant à elle une amatrice des fleurs et jardins, raison pour laquelle notre parcours passait par la visite de ses propres plantations. Le saviez-vous, notre ami Paul a des goûts éclectiques en matière de tourisme. Il nous a permis de découvrir de petites routes de campagne, une chapelle romane, etc., et nous a fait participer à un genre de concours de labour avec nos Morgan. Sans doute avait-il oublié que la garde au sol était variable d'une auto à l'autre.

Nous serons presque parvenus à bout de sa patience et même de son flegme légendaire lorsqu'il comprit que le road-book servait d'éventail aux co-pilotes, qui se contentaient de suivre la



voiture qui les précédait. Mais samedi soir, nous avons sacrifié à la tradition britannique : tombola concoctée d'éléments du service de la mariée, porcelaine anglaise oblige.

Dimanche matin, le parcours reprend dans la campagne avec de toute petites routes, où la gauche et la droite se confondent dans une direction aléatoire propre à nous faire tourner en rond à défaut de tourner en bourrique. Le séjour sur l'île se terminera par la visite du Mont Orgueil Castle, où nous avons pu nous remémorer les histoires de sorcières et de châteaux hantés, de Normands, et même de royauté toute britannique, avant de retourner prendre le ferry.



L'important, c'est aussi que quelques-uns aient pu profiter de Philippe pour réparer sur place – entretien à l'œil –, une façon comme une autre d'amortir le forfait... Et que les nouveaux soient

satisfaits de la balade, et repartent avec de beaux souvenirs dans les boîtes. ■

Jean-Luc MAUBLANC



WWW.MORGAN-BRETAGNE.COM



MORGAN BRETAGNE
HENTIC GARAGE
Impasse du Capitaine Hesry
22100 DINAN

SOUS CONCESSIONNAIRE OFFICIEL

02 96 39 50 18
contact@morgan-bretagne.com



« Morgan over America 2015 »

Welcome to the East Coast

AVENTURE

Tous les cinq ans, le « Morgan Sport Car Club of Northern California » organise un voyage exceptionnel à travers l'Amérique du Nord. En septembre et octobre 2015, deux équipages du MCF ont eu la chance de pouvoir participer au rallye *Morgan Over America*, le sixième depuis sa création en 1990, et organisé de main de maître par sa vice-présidente, Elaine Fisher (ci-contre, de face). Un défi relevé et accompli par 21 équipages venus de toute la Planète. Leur aventure de plus de six semaines a traversé 23 États de la Côte Est, dont cinq au Canada. Voici quelques « highlights » de l'épopée américaine de nos quatre *Frenchies* Thierry et Brigitte, et Didier et Martine.



• Départ : Savannah (Georgia)

• 21 Morgan sur les routes



• 6 nationalités représentées :
des Anglais, des Australiens,
des Américains, des Canadiens,
des Néo-zélandais, et 4 Français

• 9500 km parcourus sur la Côte Est
du sud vers le nord et retour

• 23 États traversés, dont 5 au Canada





- 6 semaines et demi de beau temps



- 3 ferries empruntés



- 12 ponts-couverts franchis (cover bridge)



- 0,50 € le litre d'essence



- 1 seule panne et un léger accrochage pour 2 équipages américains



- 2 anniversaires fêtés



- 2600 photos en stock



- Zéro hamburger à déclarer – parmi les Français !



- D'innombrables trous dans la chaussée



- 10 lobsters : le challenge du plus grand nombre de homards dégustés a été remporté par un équipage français



- Arrivée : Norfolk (Virginia)



- De nombreuses nouvelles amitiés liées



- Déjà l'envie de s'inscrire pour 2020

Invitation au château d'Ansouis

Délégation Provence - Alpes - Côte d'Azur



C'est dans le Vaucluse que se sont retrouvés le 3 avril une dizaine d'équipages pour une balade dont le parcours allait sillonner les routes du Luberon et des Alpes de Hautes-Provence.

Dès 9 h, nous étions une vingtaine bien installés au pied du château de Lourmarin, où mon épouse Annie, comme à son habitude, avait préparé des thermos pour servir un thé ou un café accompagné de petits gâteaux. Grâce à Gianni Tonella, un membre italien du MCF, nous avons pu accueillir un invité surprise : un deuxième participant transalpin, et non des moindres, en la personne de Roberto Tondelli, venu de Florence avec sa compagne Lucia à bord d'une Plus8,



et qui n'est autre que le vice-président du Morgan Club Italia. À noter aussi la participation d'un certain Maurice Louche, Morganiste émérite, ancien membre du MCF, qui fut délégué PACA pendant 25 ans, venu en ami avec son épouse Marie-Christine. Leur remarquable Morgan Plus4 Roadster Super-Sport noire, de 1968, équipée d'un moteur 2.2 l préparé de TR4, a d'ailleurs pu côtoyer la descendance directe (photo ci-contre), puisqu'une Plus4 Super-Sport de 2016, qui plus est de la même robe, faisait partie de la sortie. Maurice Louche est depuis longtemps connu pour ses activités d'éditeur spécialisé dans les automobiles de compétition.

Sous un ciel couvert, parfois menaçant, le convoi s'élance pour trois heures de petites routes dans le Luberon et traverse les villages pittoresques de Cucuron, Cabrières d'Aigues, la Motte d'Aigues, Grambois, la Bastide des Jourdans, en remontant vers la Haute-Provence, par Reillanne, Vachères, Simiane-la-Rotonde, Gignac.

C'est à Caseneuve, chez le chef Fabricio Delgaudio du restaurant *le Sanglier Paresseux*, que se fera la halte déjeuner. Parking réservé pour les Morgan... Coupe de champagne offerte par le chef... Bref, une excellente table que recommande très justement le *Michelin*. Au cours du repas, votre serviteur se verra remettre par Roberto Tondelli un trophée à l'effigie de son club italien en remerciement de cette belle sortie. Il nous fera

part de son vœu de rapprochement entre les clubs des deux pays, en suggérant que soit organisées des sorties en commun. Après une petite heure de route, la boucle revient vers Lourmarin, au village d'Ansouis. C'est même au château d'Ansouis que les propriétaires, Gérard et Frédérique Rousset-Rouvière, accueillent notre groupe pour une visite privée exceptionnelle. Un château qu'ils ont acquis en 2008 à la bougie – à la troisième ! – au grand dam de Pierre Cardin et malgré sa surenchère. Depuis le XII^e siècle, la puissante famille de Forcalquier-Sabran en avait la possession. Un lieu qu'ils restaurent et où ils accueillent des groupes, notamment de passionnés de l'automobile. ■

Jean-Paul CARTIGNY



En signe d'amitié, Roberto Tondelli (Morgan Club Italia) a remis le trophée de son club à Jean-Paul Cartigny. En proposant d'organiser des sorties franco-italiennes.



La journée Expertise pour nos Morgan

Notre partenaire Vintage Services a mis dernièrement à notre disposition ses locaux – toujours remarquablement propres – pour organiser l'expertise de 11 de nos voitures par un expert agréé; un nouveau service proposé par le MCF à ses membres.

L'idée de concentrer au moins dix examens en un même lieu a permis d'obtenir un tarif attractif, négocié par notre vice-président. Notre nouveau délégué Île-de-France se chargea du planning de cette journée, et les amis de Vintage Service nous ont reçus très aimablement dans leur garage parfaitement rangé à cette occasion, assurant toute la journée le ballet des voitures et le passage sur le pont. Chacun a reçu entre temps le rapport de l'expert avec l'évaluation de son véhicule.

Une journée de convivialité utile, avec de bonnes discussions autour d'un verre.

À renouveler à l'automne, ou l'année prochaine en fonction de la demande des membres du MCF. ■



Benoit Ledoux, gérant de Vintage Services

L'expérience de la compétition

« Notre garage est ouvert depuis 2010, notre force repose sur plus de 30 ans d'expérience au service de la voiture anglaise de collection. Nous avons actuellement plus de 40 Morgan à l'entretien, dont certaines préparées pour nos clients en compétition. Nous les suivons sur les circuits (Magny-Cours, Montlhéry) et quelques petits rallyes. L'équipe est composée de trois personnes : Benoit Audoin, responsable technique et excellent metteur au point; Virginie, chargée des rénovations, entretiens extérieurs et intérieurs, de tout ce que l'on peut appeler la « cosmétique » de l'auto, et moi-même, orchestrant le planning du garage, la gestion, le service à la clientèle, etc. Nous travaillons en coopération avec Morgan Belgium et entretenons un belle clientèle de vrais passionnés, dont nous partageons d'ailleurs le plaisir au volant. Chaque voiture est testée sur route avant le retour au client. Le bouche à oreille fonctionne bien au sein du MCF ». ■



FIABILISATION
ASSISTANCE COURSE
ENTRETIEN
SUIVI PERSONNALISÉ
RESTAURATION

Vintage Services
LA CLINIQUE
Depuis 2010
de L'ANGLAISE

22 RUE DES CHAMPS
92600 ASNIERES
01 40 86 10 12
vintageservice.fr

D'UN TROIS-ROUES

(suite et fin)

Comme annoncé dans le *News* n°118, Bertrand Moutard-Martin nous propose la suite des mémoires de son frère Philippe relatant l'acquisition de son premier Darmont-Morgan trois-roues et sa restauration.

« En 1963, j'eus l'occasion de visiter le musée de La Rochetaillée à Lyon. Devant le Darmont exposé, ce fut la révélation : c'était ce « trois pattes » qu'il me fallait. Je ne comprenais pas comment je n'y avais pas pensé plus tôt et je me suis immédiatement mis à la recherche de l'engin rêvé. Huit jours plus tard, j'étais propriétaire... d'une épave !

Le vendeur avait eu peu de peine à me convaincre d'acheter cette pièce unique qu'il m'affirmait être un monoplace convoité par tous les musées et collectionneurs voisins. Il était, disait-il, obligé de le vendre, son cœur se fendait rien qu'à cette idée, mais au moins il voulait qu'il aille à un particulier qui l'aimerait autant que lui, etc.

J'étais subjugué, envoûté, et payais cash une somme cinq fois trop élevée pour l'époque... Le paquet de ferraille en question était à Lyon, j'habitais Paris, mes économies entières étaient passées dans l'achat – un châssis nu sans carrosserie – et il fallait le rapatrier en région parisienne.

Je ne pouvais envisager de le confier aux chemins de fer ou à un camionneur, car la somme demandée n'était pas dans ma poche et, de plus, l'état de saleté de ce squelette de ferraille rouillée et couverte de cambouis empêchait tout voisinage avec des frets normaux dans un train ou un camion.



Les amis de mes amis étant mes amis, un Lyonnais, amateur de voitures, pilote de rallye et de formule 3 bien connu, dont le père avait une entreprise de transport, connaissait un transporteur local qui acceptait de prendre le « monstre » en charge et de me le livrer gratuitement quand il aurait assez de place dans un camion montant sur Paris. J'attendis trois mois qui me parurent trois années, et, un matin, avec une vieille camionnette d'un autre ami, je vins chercher mon châssis qui venait d'arriver au dépôt parisien du généreux transporteur.

L'engin avait dû voyager avec des sacs remplis d'une incroyable poudre rouge, et l'horrible tête d'indien en alu qui, à l'époque, ornait le bouchon de radiateur, avait dû en crever un sur un chaos de la route. De ce fait, l'indien se retrouvait plus peau rouge qu'il n'avait jamais été, même sur le sentier de la guerre ; l'impalpable et envahissant produit s'était, par la même occasion, répandu sur tout le véhicule, recouvrant rouille et cambouis d'un flamboiement pulvérulent. Ce n'est pas exactement ce que je recherchais puisque je comptais faire une arrivée discrète avec l'engin dans la maison de campagne de mes Parents où j'envisageais de le reconstruire, malgré leur peu d'enthousiasme pour ce projet.

Un trois-roues agricole

Je vois encore la tête de mon père quand il vit débarquer une camionnette délabrée transportant cette voyante ignominie, qu'il avait imaginée rutilante voiture de course d'après la description dithyrambique que je lui en avais faite pour introduire l'intruse dans son garage. Il faut dire qu'il y avait déjà la 202 Peugeot, achetée à mon retour du service militaire en Algérie, et qu'il allait être obligé de garer sa voiture sur un parking extérieur, aménagé par mon frère Bertrand à l'entrée d'un petit bois appartenant à la propriété.

Nous parlementâmes, et je promis de l'enlever pour Pâques, afin d'arracher l'autorisation de franchir sa porte. J'avoue avoir péché par omission, je ne lui ai pas dit Pâques de quelle année ; je l'ai en effet retirée de chez lui à Pâques, mais cinq ans plus tard !



Je commençais alors un examen méthodique de l'engin. J'allais découvrir bien des choses, allant de surprise en surprise, et il devint, peu à peu, évident que le monstre avait été la proie d'un paysan bricoleur. Le volant était celui d'une Peugeot, les pédales venaient d'une Ford T, le radiateur était surélevé sur une véritable Tour Eiffel de fer en U, le plateau de l'engrenage de première mesurait 35 cm de diamètre et un curieux crochet était fixé au support de roue arrière. Ce crochet donnait la clé de l'énigme : la belle monoplace avait été transformée en motoculteur pour travaux agricoles ; le plateau de première, très démultiplié, trouvait sa justification ! Le travail le plus urgent consistait à éliminer tout ce qui ne paraissait pas d'origine et à faire l'inventaire de ce qui restait pour reconstruire un engin authentique. J'avais donc un châssis complet avec ses roues, un moteur et un radiateur.

Il me manquait : carrosserie, direction, pédales, palonnier et commandes. Je n'avais aucun document, et ne connaissais personne s'intéressant aux Darmont-Morgan. Je commençais par prospecter méthodiquement tous les ferrailleurs de la région parisienne ; je finis ainsi par en découvrir un qui m'apprit que l'usine Darmont venait d'être démolie pour construire un terrain de sport et qu'il avait brûlé, trois semaines auparavant, les carcasses de plusieurs carrosseries, car il ne s'intéressait qu'au métal ! Il avait d'ailleurs déjà revendu au poids, pour la fonte, les quelques pièces récupérées. Je n'étais pas plus avancé !

J'appris d'ailleurs beaucoup plus tard qu'avant le passage de ce ferrailleur iconoclaste, des amateurs avaient récupéré le maximum de choses intéressantes. Je trouvai l'adresse de Monsieur Darmont,

retraité dans le sud de la France, et lui écrivis. Je n'eus jamais de réponse. Je me renseignai auprès de clubs automobiles sur les amateurs de voitures anciennes. J'en rencontrai quelques-uns et personne ne pouvait me renseigner sur un monoplace Darmont-Morgan. Certains allaient même jusqu'à affirmer qu'il n'en avait jamais existé. J'allai voir l'importateur Morgan ; personne, dans la maison, ne s'intéressait aux « 3-roues ». Pour eux, l'histoire Morgan commençait aux « 4-roues » des années 36.

Mais un vieux mécano me parla d'un carrossier à Courbevoie qui avait travaillé sur la Morgan 4 roues avec laquelle l'importateur a couru au Mans vers les années 50, et chez qui on avait pu voir un 3-roues en restauration. Je courus à Courbevoie, ne voulant pas arriver pour trouver un terrain de sport comme à l'usine Darmont. J'eus de la chance : il était là et voulut bien me recevoir – un mois plus tard, il ferma boutique et je n'aurais rien trouvé à son adresse ! Ce brave homme avait en effet travaillé sur une caisse de Darmont quelque temps auparavant ; il voulut bien me donner l'adresse de son propriétaire. »



À la recherche de l'indien perdu

Ici s'arrêtent les mémoires de mon frère Philippe concernant la restauration de son monoplace.

En fait, il y avait peut-être une suite, mais le ou les feuillets manuscrits suivants ont sans doute été perdus avant que je ne les récupère. Étant donné que j'étais associé à cette entreprise, depuis l'arrivée de l'épave dans la maison de campagne de nos parents, je vais prendre le relais.

Philippe se rendit donc à l'adresse indiquée. De mémoire d'un de ses fils, le propriétaire en question lui montra d'abord quelques pièces d'autres véhicules pour tester ses connaissances et, le résultat ayant été un sans faute, il lui dévoila enfin la caisse et lui en fit cadeau. L'histoire ne nous dit pas si ses enfants ont été heureux de voir partir cette ferraille avec laquelle ils jouaient régulièrement. Toujours est-il qu'il ne pouvait pas transporter cette caisse avec sa voiture normale qui n'avait pas de galerie sur le toit ; par contre, j'avais une Dauphine avec galerie adaptable. Nous allâmes donc ensemble chercher la caisse et la ramener là où se trouvait le châssis pour lequel la restauration était déjà bien avancée. À 14 ans, j'avais déjà refait un moteur de moto, et mes connaissances techniques m'avaient donc permis d'aider mon cher frère dans son travail.

La caisse avait encore sa peinture d'origine bleue et arborait un numéro 1 de compétition. Le moment crucial était arrivé pour voir si elle allait bien avec le châssis : et, miracle, elle s'est encastrée sur le châssis nu comme un gant ! Après avoir continué à travailler ensemble, le week-end, à la campagne, Philippe décida de ramener le tout dans son appartement parisien pour aller plus vite, en y travaillant le soir. Il n'y avait plus à faire que de la carrosserie – son savoir-faire de carrossier allait s'avérer utile.



En ce qui concerne la pointe arrière, il fouilla dans un certain nombre d'archives afin d'en faire une identique à l'originale ; pour cela il eut l'aide précieuse de Serge Pozzoli, un des papes de l'automobile ancienne, qui possédait le musée automobile du Gériet et la remarquable revue *Le Fanatique de l'Automobile*. C'est ainsi qu'il put avoir la copie d'une photo d'époque représentant un Darmont-Morgan monoplace de course ; ce n'était pas le même et nous apprîmes, à cette occasion, que Darmont en avait produit deux. Philippe s'inspira donc de cette photo et termina la restauration complète de l'engin.

Il décida de rejoindre le groupe des premiers amateurs français courant sur circuit avec leurs V.E.C. (Véhicules d'époque de compétition). Je n'avais pas encore acquis mon propre threewheeler et l'accompagnais comme mécanicien et pousseur : le démarrage à la manivelle étant une épreuve de force, où on risquait de se casser une jambe ou bras, il était plus simple d'avoir un petit frère pour pousser !

Dernière chose : dans ses mémoires rapportées ci-dessus, il parle d'un ferrailleur iconoclaste qui avait brûlé plusieurs carrosseries de Darmont pour récupérer le métal. Mais nous aussi avons été des iconoclastes ; en effet, nous avons balancé à la ferraille « l'horrible tête d'indien en alu qui ornait le bouchon de radiateur », (dixit Philippe). Plus tard, j'ai possédé trois motos anciennes, dont une 350 Dollar de 1934 : il manquait l'objet décorant le garde-boue avant ; c'était, bien sûr, la fameuse tête d'indien ! J'ai évidemment regretté notre bêtise, car je n'en ai pas retrouvé. ■

Bertrand MOUTARD-MARTIN



Paris interdit : ça brûle !



Lors de son dernier Conseil d'administration, le Morgan Club de France a pris la décision de s'impliquer pour la défense des libertés et des droits à circuler librement, quel que soit l'âge de nos véhicules.

Au lendemain de l'adoption du plan antipollution par le Conseil de la capitale, Madame le maire de Paris, Anne Hidalgo, a confirmé que les véhicules mis en circulation avant 1997 ne pourront plus circuler en journée (8h – 20h) dans sa ville les jours de semaine.

Quelles sont les restrictions de circulation dont on parle ?

Le 1^{er} juillet 2016, tous les véhicules légers immatriculés avant janvier 1997 seront interdits de rouler dans Paris. Concernant les deux-roues motorisés, la date de première mise en circulation est même fixée au 1^{er} juin 1999. ►

Little Big Mans

La jeune classe qui monte

NOS MEMBRES



Notre partenaire Philippe Bouleau (Welcome Automobile) engage cette année deux Morgan Plus4 à la « course » Little Big Mans, début juillet, dans le cadre du Mans Classic. Son fils Pierre-Augustin et son neveu Benjamin seront alignés parmi une centaine de jeunes à bord d'autos construites en polyester environ à

l'échelle 1/2. Équipées d'un moteur thermique ou électrique, elles peuvent atteindre les 60 km/h. La jeune classe effectuera une grande parade et participera surtout à un challenge démonstratif de 30 minutes sur le circuit Bugatti : les « pilotes » effectueront un départ en épi, type Le Mans... Un « classic ». ■

Néanmoins, ces restrictions de circulation ne s'appliqueront pas le week-end, ni la nuit entre 20h et 8h du matin. Pour la suite, les mesures pourraient évoluer et exclure petit à petit de nouvelles tranches de véhicules. D'autres villes et agglomérations de plus de 100 000 habitants pourraient également appliquer des restrictions similaires, sur la base de la loi de Transition énergétique.

La FFVE (Fédération française des véhicules d'époque), représentante des clubs français, et à laquelle nous sommes affiliés, aurait obtenu une dérogation pour les véhicules possédant une carte grise de collection, donc immatriculés depuis plus de 30 ans.



Nous estimons que cela n'est pas suffisant. Aussi, le Morgan Club de France a participé le dimanche 5 juin à la manifestation pacifiste organisée dans Paris sous la forme d'une balade partant de la porte d'Orléans et passant par la place des Invalides, l'École militaire, le pont Alexandre-III... jusqu'à la porte de la Muette.

Ainsi, le MCF a réuni pour ce défilé 11 Morgan. Nous nous sommes retrouvés parmi 700 passionnés selon la police – plus selon l'organisateur. Il y avait de nombreux clubs d'Île-de-France, des clubs également de Reims, des youngtimers, pour ce qui fut une très grande mobilisation.

Les Morganistes ont terminé leur périple autour d'un brunch très convivial. Et profité de la finale de Roland-Garros. ■

Jean-Louis MOREAU

MARCASSUS Sport

Quand le **sport** devient passion



Offres spéciales sur gamme Classic jusqu'au 31 décembre
www.marcassus-sport.com

05.62.12.29.00

Notre merchandising sur :
www.passionsportcars.com





**Vêtements,
accessoires,
badges,
éditions**



La boutique du Club est en ligne,
pour commander :

- connectez-vous sur le site du Morgan Club de France, dans l'espace « réservé aux membres », rubrique : la boutique - le catalogue
- ou adressez un mail à Michèle Servat, boutique du MCF
servat-michele@orange.fr



MOG 2017

**3 pays – 3 massifs – 3 musées
du 21 au 24 septembre 2017**

France (Vosges) / Allemagne (Forêt Noire) / Suisse (Jura)
Cité du Train / Cité de l'Automobile / Musée du Sapeur-Pompier

À votre écoute

Certains ont lu mes mails, ou m'ont eu au téléphone, et j'ai pu rencontrer une poignée d'entre vous. Un grand merci pour votre accueil. Je remercie Yves Swartenbroekx, Serge Duparque et Didier Philippe, avec qui nous avons réalisé ce News. Ainsi que le Bureau du MCF, qui m'appelle en renfort de l'équipe.

Dans l'ours – ci-dessous – la ligne « Édition » désigne donc votre serviteur. Journaliste. Rédacteur. Rewriteur. Secrétaire de rédaction. En toute modestie, mais en étant force de proposition, voici les compétences que je peux mettre au service de votre magazine. De par mon parcours professionnel, notamment en presse locale, vos attentes me parlent. Pour être aussi l'animateur d'un club auto de bons rouleurs – en anciennes et modernes –, ma passion pour l'automobile vous accompagnera.

Anticiper, concevoir, optimiser les articles des délégations régionales témoignera du dynamisme du Morganiste. Portraits, interviews, histoires de passionnés, de pro de la Morgan, reportages sur des autos remarquables, ou sur des événements viendront enrichir votre magazine, en synergie avec votre site internet.

André Granet l'a dit, le Club évolue, tout en protégeant son éthique originelle – la « MCF Attitude ». L'animation de votre passion est une démarche festive. Permettre au plus grand nombre de s'identifier au News participera de la vie et de l'esprit du Club. À votre écoute.

Jean-Marc DENIS

jmdenis@avantpresse.fr

Plus d'infos sur le site : www.morganclubdefrance.fr

Le NEWS du Morgan Club de France

Édité par le MCF. Président : André Granet
Magazine des membres de l'association MCF
Non destiné à la vente, Valeur faciale 10€
Tirage : 700 exemplaires pour ce numéro 120
Périodicité : bi-annuelle

Directeur de la publication : André Granet
Comité de rédaction : Yves Swartenbroekx, Didier Philippe
Édition : Jean-Marc Denis (Avantpresse)
Supervision technique : Serge Duparque
Réalisation : Alisker Communication
Impression : Cloître Impressions
Édité par : Morgan Club de France, Association Loi 1901
Maison des Associations du XIV^e arrondissement.
22, rue Deparcieux, 75014 Paris

Crédits photos

Photo de couverture : Antoine Aubrée
Pages intérieures : Antoine Aubrée, Philippe Bouleau,
Jean-Paul Cartigny, Jacques Duwez, Michèle Gouriou,
André Granet, Jack Lafont, Marc Landrion, Jean-Luc Maublanc,
Jean-Louis Moreau, Morgan Motor Company, Sandrine Nalin,
Charles Neal, Christophe Roux, Yves Swartenbroekx,
Jacques et Martine Teller, Jacques Valette

Nos remerciements

à tous les membres du club qui ont contribué à ce News

Conseil d'Administration

Bureau :

- Président : André Granet
- Vice Président : Didier Philippe
- Trésorier : Patric Mourgère
- Secrétaire : Jean-Luc Maublanc
- Secrétaire Adjoint : Yves Swartenbroekx

Délégués techniques :

- Boutique : Michèle Servat
- Communication : Yves Swartenbroekx
- Commissaire aux comptes : Alain Luce
- Gestion administrative et Informatique : Jean-Léon Marique
- Mécanique : Jean-Claude Tornior
- Histoire du club : Bertrand Moutard-Martin
- Grands événements : Jean-Louis Moreau

Délégués Régionaux :

- Bretagne : Jacques Noël
- Île-de-France : Jean-François Garnier
- Nord : Jean-Marie Petit
- Grand Est : Roland Buecher
- Centre-Touraine : Jean-Louis Malsergent
- Sud-Ouest : Jean-Luc Calmels
- Pays de Loire : Alain Levéjac
- Normandie : Jacques Valette
- Provence-Alpes Côte d'Azur : Jean-Paul Cartigny
- Rhône-Alpes : Viviane Fiorucci
- Midi-Pyrénées : Michel Braun
- Hors France : André Granet

EV3, nouveau 3-Roues électrique

ACTUALITÉ

Le nouveau 3-Roues électrique va entrer en production cet automne. Lancé officiellement à l'occasion du Salon de Genève en mars, il a été l'objet d'une curiosité encore plus grande qu'un 3-Wheeler à motorisation classique.

Partant du même châssis de base, le EV3 présente un tout nouveau train avant et un styling adapté à l'absence du moteur V-Twin caractéristique... Alors que Morgan a pu présenter divers concept-cars, hybrides ou prototypes électriques dans le passé, il s'agit du premier véhicule à propulsion électrique proposé en série sur le marché. Un premier pas vers l'un des objectifs à long terme de la MMC : la diminution des émissions de gaz pour les produits de la marque.



Plus léger que le 3-Roues à moteur atmosphérique (moteur, boîte de vitesses, différentiel et pignon ont été supprimés) et cela malgré la présence de la batterie Lithium, le EV3 ne devrait pas dépasser les 500 kg et être doté d'une autonomie de 250 km, propulsé par un moteur électrique à refroidissement par eau, développant une puissance de 62 CV. Le 0 à 100 km/h se situe en dessous des 9 secondes et la vitesse maxi atteint les 160 km/h environ. Le couple important délivré par le moteur électrique devrait procurer les mêmes sensations de conduite que la version classique.



Avec une carrosserie en fibre de carbone, tout comme le demi-tonneau-cover rigide en option, style racing, une nouvelle planche de bord avec un gros sélecteur de mode (marche avant, point neutre, marche arrière), un témoin digital de charge de batterie, un volant rétro « années 50 », etc., le EV3 sera sûrement plus excitant à conduire qu'une Nissan Leaf...

Les 19 premiers exemplaires vont être distribués exclusivement par Selfridges à un prix avoisinant les 40 000 Livres, sous le sigle « UK 1909 Edition ».

Une 4/4 série spéciale 80^e Anniversaire

Survenu en 1936 au Salon de Londres, le lancement de la Morgan 4/4 (4 roues, 4 cylindres) marquait un nouveau chapitre de l'histoire de la marque. Il s'agissait d'une vraie voiture, légère et économique, qui prit une place de choix dans la gamme des Morgan, et dont la production – hormis la période de guerre – a continué, jamais interrompue, depuis lors.

2016 marque les 80 ans de cette icône de l'automobile – pour célébrer cette success-story britannique, Morgan présente une série spéciale 80^e Anni-



versaire, limitée à 80 exemplaires, rappelant le styling des premières séries de 4/4. Proposée en trois couleurs (bi-ton vert, bleu Saxe ou rouge foncé), avec des roues acier assorties, et une sortie d'échappement latérale... elle devrait accéder au statut de collector. ■

Yves SWARTENBROEKX



Dernières nouvelles de Malvern

■ L'activité de l'usine en avril était surtout axée sur la production des nouvelles Aero8 destinées aux concessionnaires. La 50^e et dernière AR Plus4 est entrée en production. Morgan Belgium, principal importateur européen sur le continent, en a vendu 14, dont 5 pour la France.

■ Une autre information d'importance : la production des Tourer 4-places va être interrompue à la fin de l'été, au moins momentanément. Une reprise éventuelle sera décidée à une date ultérieure.

■ Un nouveau président a été nommé pour rejoindre la Morgan Motor Company en juin, Dominic Riley. Ce dernier est également président de Burgess Marine (chantiers navals) et de Chemigraphic (électronique). Il remplace Andy Duncan, qui reste lié à la MMC dans un rôle non exécutif.

■ Dennis De Roos a rejoint la Morgan Motor Company comme nouveau directeur Commercial et Marketing. Issu de l'industrie automobile, il prendra en main les relations avec la distribution, en Grande-Bretagne et au niveau mondial.



AVEZ-VOUS DÉJÀ IMAGINÉ LE PLAISIR DE CONDUIRE UNE MORGAN NEUVE ?

Conduire une Morgan neuve, c'est vivre des sensations brutes, tactiles - être viscéralement en communion avec la voiture. C'est aussi apprécier son style unique, son design hors du temps, façonné à la main. Ne vous contentez pas d'en rêver ! Appelez tout simplement un de nos distributeurs, partenaires du MCF, pour un essai au volant !



TELEPHONE: + 44 1684 580745
JAYNE.JONES@MORGAN-MOTOR.CO.UK
WWW.MORGAN-MOTOR.CO.UK

