MORGAN
CLUB DE FRANCE
News

N°122 ÉTÉ 2017

MCF Historique : le grand retour des Anciennes ! p. 24

- *AG 2017 : la chaleur des « Gens du Nord »*
- *Plaisirs terrestres en Bretagne*
- *Passion : les miniatures de la course auto*
- *Les secrets de la suspension Avant*
- *Spa, Montlhéry, Rétromobile...*

THE MORGAN MOTOR COMPANY *presents*

IN ASSOCIATION WITH THE MORGAN SPORTS CAR CLUB

RUN FOR THE HILLS

LES 26 ET 27 AOÛT 2017

UN ÉVÈNEMENT CLUB / USINE

MORGAN

LE PLUS GRAND RASSEMBLEMENT DE MORGAN DEPUIS LE CENTENAIRE EN 2009 !

A vos agendas! AU THREE COUNTIES SHOWGROUND, AUTOUR DE MALVERN ET SA RÉGION *A vos agendas!*

WWW.MORGAN-MOTOR.CO.UK/RUNFORTHEHILLS

EDITO

Et si c'était le dernier News à arriver dans votre boîte aux lettres ?

Des associations comme le Morgan Club de France ont besoin de bénévoles pour exister, surtout si, comme bon nombre d'entre-vous le souhaitent, nous devions rester avec une cotisation au niveau de celle d'aujourd'hui.

La rédaction et le montage du News étaient depuis toujours assurés bénévolement par des membres du Club, dont je tairai les noms de peur d'en oublier. Qu'ils soient remerciés pour tous ces numéros qui jalonnent l'histoire du MCF.

Yves Swartenbroeks, qui assura cette fonction de délégué à la Communication en charge du News depuis plusieurs années, a souhaité cesser cette activité en février dernier ; d'une part parce qu'il faut un jour céder la place et que le temps lui faisait défaut ; d'autre part parce que sensible aux critiques contre la publication qu'il ne pouvait plus supporter. Merci Yves pour toute l'énergie que tu as dépensée.

Alors pour que ce News paraisse, n'ayant pas de bénévoles à qui le confier, nous avons dû faire appel à des professionnels du journalisme et de l'édition pour coordonner et mettre en page les articles préparés par les membres du Club.

C'est ainsi que le budget pour la rédaction, le montage, l'édition et la diffusion de ce News représente le quart des cotisations annuelles des membres. Avec deux éditions par an, ce sera la moitié des cotisations qu'il faudra y consacrer.

Cela ne sera plus possible, alors, à défaut de bénévoles pour assurer le job, nous devons trouver des solutions alternatives.

Quelle que soit la solution qui sera retenue, il faudra garder un News, qui est l'élément de communication fédérateur du Club et de ses régions.

Une réflexion est en cours actuellement au sein de votre Conseil sur le devenir de votre revue, sur l'appel à des sponsors et sur la forme que devra prendre sa diffusion.

En attendant, régalez-vous de ce News 122 et remercions tous nos amis membres du Club qui ont apporté leur contribution à cette publication.

Bien amicalement

André GRANET

OYEZ ! LE MORGAN CLUB DE FRANCE RECRUTE

Un vice-président

chargé d'assurer...
- la coordination des régions
- et de suppléer aux tâches du président

Un délégué à la communication

chargé d'assurer...
- la communication extérieure du club
- la publication du News
- la relation avec les partenaires et sponsors

Un délégué régional Bretagne

- Jacques Noël souhaite céder son poste à partir de 2018

Un délégué technique

- Jean-Claude TORNIOR cherche un remplaçant

LES CANDIDATURES SONT À ADRESSER PAR MAIL À :
secretaire@morganclubdefrance.fr
president@morganclubdefrance.fr

SOMMAIRE

Nouveaux membres p 4
Au cœur du circuit de Spa-Francorchamps p 5
Grande Assemblée Générale à Lille p 6
Dans le tourbillon de Montlhéry p 8
Rétromobile : les Morgan reviennent p 10
Chasse à la truffe en Drôme provençale p 12
Pays-de-Loire – Preux chevaliers ou rois givrés ? p 14
Parcours breton en terres ducales p 16
La route des grands crus de Bourgogne p 18
Des profondeurs du Périgord p 20
Michèle Servat : déjà quatre ans de boutique p 20
Technique : les secrets de la suspension Avant p 21
MCF-Historique : le grand retour des Anciennes p 24
Passion : les miniatures de la course auto p 26
Souvenirs… du Tour de France Morgan 2001 p 28
Une légende : on l'appelle « SLR » ! p 30
Rendez-vous **MO**né**G**asque en 2018 p 31

Bienvenue aux nouveaux membres

N°		MORGAN	Année
1341	Philippe VALADE	Aero 8	2016
1342	Alain GEFFRAY	4 / 4	2003
1343	Claude GIRARD	Plus 4	2005
1344	Alain QUINIO	Plus 4	2016
1345	Philippe TRICLOT	4 / 4	1999
1346	Philippe ZEILLER	4 / 4	2013
1347	Yann PRUD'HOMME	Plus 4	2014
1348	Dominique BERTHELEMY	Roadster V6	2013
1349	Philippe JOREZ	4 / 4	2010
1350	Sylvie ROBOAM	Plus 4	2015
1351	Claude PEREY	Plus 4	2011
1352	Fode TRAORE		
1353	Gilbert FAUCONNIER	4 / 4	1975
1354	Jean-Pierre GRZELAK	Roadster V6	2006
1355	Jean-François CARPENTIER-DESPREZ	Plus 4	2011
1356	Rémy ROQUETTE	4 / 4	2004
1357	Jean-François LOUETTE	Plus 8	2014
1358	Michel KOUTCHOUK	Roadster V6	2011
1359	Philippe RICHARD	Plus 8	2003
1360	Jacques LE FOLLET	Roadster V6	2016
1361	Jean-Louis CASTERA	Plus 4	2014
1362	Dominique GRIGNÈ	Roadster V6	2007
1363	Gabriel REOLID	Plus 8	2013
1364	Nicolas BELLOC	4 / 4	2002
1365	Gérard POTTEAU	Plus 8	1989
1366	René BANQUART	4 / 4	2016
1367	Bruno LEGAY	Plus 8	1976
1368	Christophe MOLINA	4 / 4	1965
1369	Michael HONEY	4 / 4	1988
1370	Roderick LEVEJAC	Plus 4	1991
1371	Richard QUENTIN	4 / 4	1995
1372	Michael CRYER AUBERT	Plus 4	2015
1373	Jacques BOUCHER	Plus 4	2005
1374	Ed SMULDERS	4 / 4	2003
1375	Jean-Luc HANAUER	Plus 4	2007
1376	Christian BARBARAY		
1377	Isaac LAGNADO		
1378	Michel PERRIMOND	Plus 8	1970
1379	Arnaud DURRLEMAN	Plus 4	2007
1380	Jean-Dominique MASSERON	Roadster V6	2009
1381	Jean-Sébastien DUMIELLE	Plus 8	1992
1382	Bertrand BARON	Plus 4 Plus	1968
1383	Yann LEPAGE		
1384	Gilbert GAILLARD	Plus 4	2011

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 122
Périodicité : semestrielle
Directeur de la publication : André Granet
Rédacteur en chef : Jean-Marc Denis (Avantpresse)
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 : André Granet
Pages intérieures : Martine et Jacques Blasset, Jean-Luc Calmels, Jean-Paul Cartigny, Guy Dano, Jean-Marc Denis, John Emberson, Richard Gilbert, André Granet, Jean-Louis Moreau, Patric Mourgère, Jacques Noël, Jehan-Charles de Penfentenyo, Jacques Tellier, Jean-Claude Tornior, Pascal Verneau, Jacques Vuye… et quelques autres.

Nos remerciements
à tous les membres du MCF qui ont contribué à ce News.

Conseil d'Administration
Bureau :
- Président : André Granet
- Trésorier : Patric Mourgère
- Secrétaire : Jean-Luc Maublanc

Délégués techniques :
- Boutique : Michèle Servat
- Commissaire aux comptes : Alain Luce
- Gestion administrative – Informatique : Jean-Léon Marique
- Mécanique : Jean-Claude Tornior
- Histoire du club : Bertrand Moutard-Martin
- Grands événements : Jean-Louis Moreau
- MCF-Historique : Jehan-Charles de Penfentenyo
- Webmaster : Jacques Daigneau

Délégués Régionaux :
- Bretagne : Jacques Noël
- Île-de-France : Jean-François Garnier
- Hauts-de-France : 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 : Philippe Laurens
- Rhône-Alpes – Auvergne : Viviane Fiorucci
- Midi-Pyrénées : Michel Braun
- Hors France : André Granet

Les Morgan bravent les éléments pour rallier le massif de l'Eifel

Spa-Francorchamps est un moment d'émotion qui ne se refuse pas

N'écoutant que leur courage malgré les intempéries, nos Morgan ont traversé les Ardennes en ce 19 mai pour rejoindre le mythique circuit de Spa-Francorchamps.

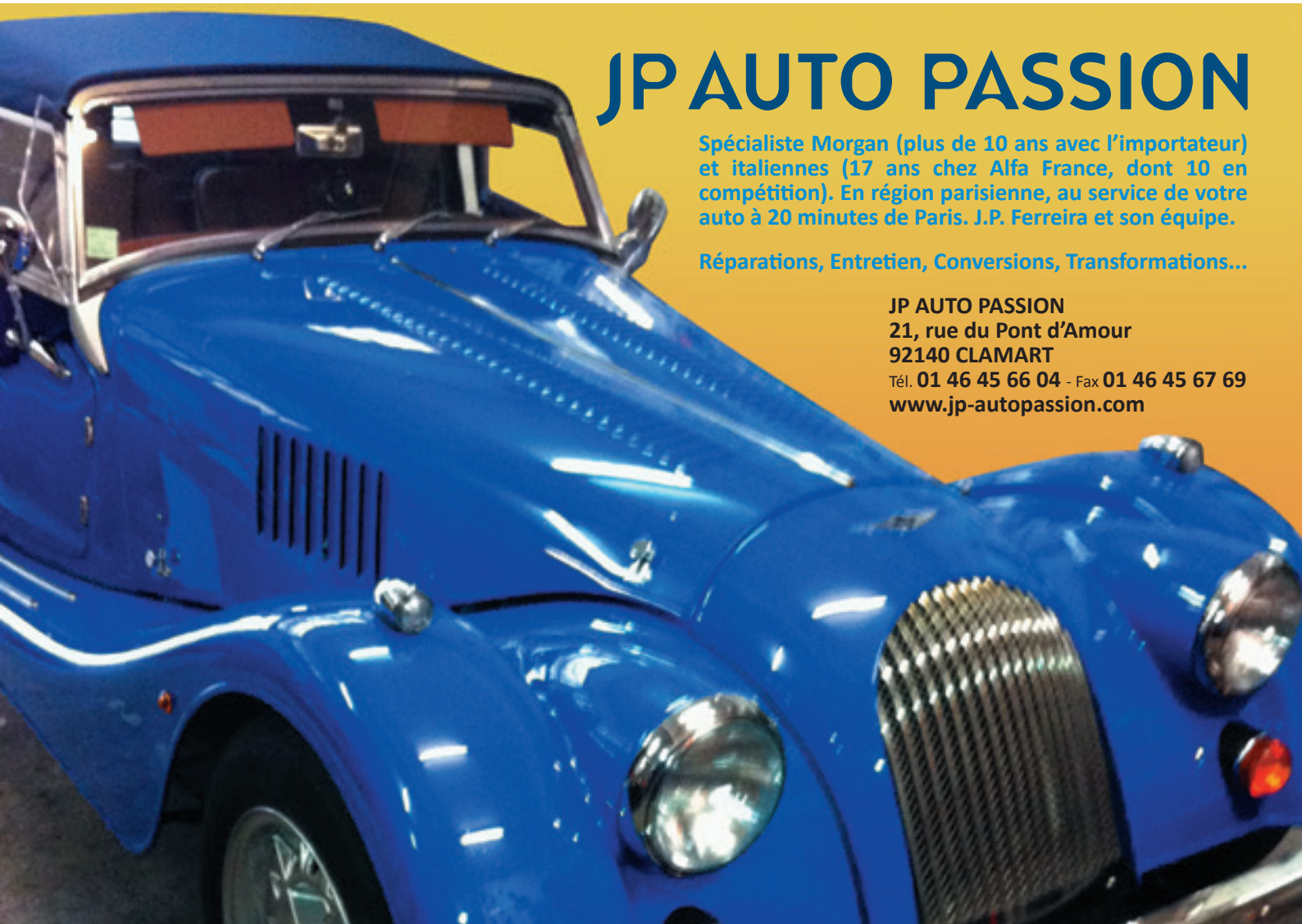
La colonne venue de la région parisienne emmenée par Jean-Louis Moreau, remarquable organisateur de cette véritable expédition nordique, à fait une étape méridienne à Bouillon, avant de rejoindre le camp de base de Bütgenbach. Nous étions plus particulièrement à l'hôtel Eifelland, parfaitement tenu par la famille Maraite, une adresse que nous conseillons – et retenons. Si la chaleur n'a pas caractérisé le temps de la journée, elle a largement qualifié un sympathique dîner non loin de l'hôtel.

Le lendemain, nous roulons en direction du circuit de Spa-Francorchamps que la grande majorité d'entre-nous découvrait. Une fois rendu, les lieux sont si magnifiques et ont tant plu à notre président, André, et à notre guide, Jean-Louis, qu'ils décidèrent d'en faire le tour... à pieds !

Toute la journée fut un enchaînement ininterrompu de courses et nous avons même pu approcher, voire toucher, les impressionnantes Groupe C dans les paddocks.

Probablement est-ce parce que nous n'avions pas eu notre dose de bruit assourdissant tout au long de cette journée, qu'une fois rejoint la ville voisine de Malmedy nous y avons dégusté – avec un entrain que les bolides n'ont pas entamé et que les restaurateurs ainsi que les autres clients n'oublieront pas – un plat de « boulets », une spécialité locale – ndlr : toute ressemblance avec des amateurs de voitures anglaises serait pure coïncidence. Le lendemain matin, les Morgan ont repris la direction de leur « paddock respectif », bien décidées à renouveler l'expérience du massif de l'Eifel. ■

Pascal FAURE



Cent-dix membres à Lille pour une assemblée générale de fête

ACTUALITÉ

Quand on vous parle des « Gens du Nord »…

Les « Gens du Nord » n'ont pas failli à leur réputation. La chaleur de l'accueil, leur entrain à toute épreuve, voilà des « Gens » qui ont la « pêche » et qui vous la communiquent ! Des qualités qui prédisposaient d'une assemblée générale exceptionnelle, placée sous le signe de la fête et que Jean-Marie Petit, heureux d'avoir pu l'organiser sur ses terres, nous fait revivre.

Quel honneur pour les Hauts de France ! Et quelle fête !
Inattendu et courageux, André Granet, lors du conseil d'administration du MCF au printemps 2016, nous propose une assemblée générale hors de Paris, et se tourne alors vers les *Ch'tis* : il indique bien le Nord. « Brrrr… », le mot refroidit les Franciliens et autres provinciaux gorgés de soleil ; suivi d'un « Humm… » dubitatif des Parisiens ancrés dans leurs murs et le « ron ron… rétromobilien » de février.

Le Révérend, votre serviteur, sort d'un demi-sommeil, éveillé par ces onomatopées, peut-être le prélude d'un revigorant débat. Eh bien non, c'est adopté en quelques minutes ! Ce sera les 18 et 19 mars 2017. « Il » va donc s'y coller, de manière assez cool, sachant que ses amis, Dominique, Jacques, Jean-Luc et Marc sont là. Une seule directive : ce sera la fête !, ce sera dansant, joyeux, surprenant, ce sera insolite !
« Waow…. » ! Ce le fut.
- Une ferme flamande à Abeele, hameau de six-cents habitants situé en Belgique, à quelques mètres de la frontière.
- Le propriétaire, Wally, chante le blues et le rock ; c'est un hyper fan d'Elvis, qui nous enchante depuis des années.
- De la bière à flot, du champagne et de superbes petits fours en cocktail. Côtelettes grillées, énormes saucisses, pomme de terre à l'eau que l'on mange avec les doigts… Ce fut flamand.
Un bus nous attendait après minuit, avec un chauffeur en babouche à la barbe fleurie, « Merci Frédéric », pour ton choix je n'aurais pas rêvé mieux. Il fut bien patient : les portes de la ferme tardèrent longtemps à se fermer, car d'infatigables swingers avaient pris possession des lieux.

The Heritage Boys, un groupe mené par Peter Johnson, membre anglais du MCF, nous a engloutis dans la nostalgie des sixties anglaises, alternées par la dynamique américaine des Elvis, Chuck Berry… interprétés par Wally.

Le dimanche à Lille sera plus sage. Une visite du vieux-Lille et de l'hospice Comtesse nous fait découvrir les attraits de cette ville, bien commentés par nos guides qualifiés. Un repas nous est servis dans les magnifiques murs du Couvent des Minimes.
Pas moins de cent-dix membres du Morgan Club de France ont fait honneur à notre région. Je les en remercie tous au nom de notre délégation des Hauts-de-France, persuadé que ces « Brrrr… » et « Humm… » de départ se sont transformés en expressions de joie et de chaleur propres aux Gens du Nord ! ■

Jean-Marie PETIT, dit le Révérend,
délégué des Hauts-de-France

Le président André Granet fait le bilan de l'année 2016

« Un sommet de convivialité »

Lors de l'Assemblée générale au Couvent des Minimes, à Lille, André Granet a pris le micro pour présenter le bilan de l'année 2016 en résumant notamment les différentes actions du club. Le MCF s'est enrichi de 91 nouveaux membres en 2016, ce qui a porté le nombre de membres actifs à un total de 837.

« Votre Bureau et votre conseil se sont fixés parmi les axes de travail pour 2016, d'assurer le développement des grands événements nationaux du Club. C'est ainsi que nous avons participé en nombre au Mans Classic et à Chantilly Art et Élégance. »
Le président annonce d'emblée que le MCF sera présent en 2018 à Montlhéry Classic, au SPA Francorchamps Classic et à Chantilly Art et Élégance, tout en remerciant le délégué aux grands Événements, Jean-Louis Moreau, pour le travail accompli.
« Nous avons pérennisé nos relations avec la Morgan Motor Company et avec ses distributeurs. L'usine Morgan est devenue un contributeur à la publication du News, au même titre que nos partenaires habituels distributeurs des voitures Morgan. »

André Granet insiste sur ces excellentes relations avec la MMC qui ont amené à décider ensemble et en commun de participer à Rétromobile au mois de février dernier. « Rétromobile fut un grand moment de convivialité entre membres du Club, mais aussi avec nos partenaires distributeurs. Merci à Jean-Louis Moreau et Patric Mourgère pour la logistique, et merci à tous ceux, nombreux, qui ont assuré leur présence sur le stand du MCF pendant les cinq jours du Salon. »
L'année 2016 aura été marquée par le MOG organisé au château de Brissac, véritable fête qui a réuni près de 90 Morgan et leurs équipages pour deux jours magnifiquement préparés et organisé par Alain Levejac et son épouse. « Nous nous souviendrons longtemps à la fois du feu d'artifice "royal" et du concert des *Afterbeats* qui a rythmé notre après-midi du dimanche. J'en profite pour encourager Roland Buecher qui nous prépare le MOG de septembre prochain en Alsace, Suisse, et Allemagne avec la visite des musées de Mulhouse. Il reste encore des places. »
2016, ce fut aussi 37 sorties organisées par les délégations régionales. Le président remercie les 11 délégués régionaux qui font vivre le Morgan Club de France et se félicite de la décision de créer une délégation Morgan Club de France Historique, dont le but est que « les Morgan anciennes reviennent sur le devant de la scène parmi les membres du club : Jehan-Charles de Penfentenyo, le délégué MCF Historique, vous contactera à ce sujet. »
André Granet a rappelé par ailleurs l'enrichissement du site par la publication en ligne de tous les News depuis l'origine du club, en 1973, et a précisé qu'il y avait eu, en 2016, deux conseils d'administration et six réunions de Bureau pour évoquer « la vie du Club et de ses membres : les régions ; les relations avec la FFVE et le droit de circuler ; la parution du News ; l'amélioration de la communication dans le Club ; la modification des statuts et du règlement intérieur ; la gestion du site informatique ; le suivi administratif et financier du Club. »
« Le travail ne manque pas. Merci à toute l'équipe du bureau pour son implication. » Et le président de conclure son rapport moral, en précisant que la boutique du Club était sortie en 2016 du giron de la gestion générale pour devenir son propre centre de profit : « Un grand merci à Michèle Servat pour la bonne tenue de cette boutique qui dégage un bénéfice. » ■

Plus de soixante Morgan au 4e Vintage Revival

ÉVÉNEMENT

Dans le tourbillon de

*Malgré une météo capricieuse, les passionnés étaient au rendez-vous de la **4e édition du « Vintage Revival »**. Cette manifestation biennale se tenait début mai sur le circuit de Montlhéry. Un événement immanquable pour tous les « dingues » de voitures anciennes d'avant-Guerre.*

Le Morgan Club de France était présent avec 32 Morgan les 6 et 7 mai à l'intérieur de l'anneau de Montlhéry. Une co-habitation avec le Vinmog, venu d'Angleterre et pas moins de 41 Morgan, qui a permis pour la première fois une rencontre et des échanges – malgré la langue – sous une tente louée en commun par nos deux clubs. Samedi, face à la piste, on a pu compter jusqu'à 65 Morgan !

Que pouvait-on voir durant ce week-end ? De nombreux marchands, exposant un large choix de pièces d'avant-Guerre, un espace moto et un espace club, où l'on pouvait admirer quelques merveilles des années 30.

Les 3-Roues à l'assaut de l'anneau

Tous les deux ans, le Vintage Revival de Montlhéry est l'équivalent du Mans Classic pour les 3-Roues. Or, les occasions de rouler en 3-Roues sur circuit en France pour se « tirer une p'tite bourre entre amis » – comme dit Guy Dano – sont plutôt rares. En piste !

Tourner à Montlhéry est un privilège ! Le Vintage Revival est une opportunité rare et une expérience mémorable ; si on arrive à s'inscrire, car les places sont limitées à 35 machines par série.
À l'accoutumée, Vincent Chamon et l'équipe VRM 2017 ont réalisé une manifestation parfaite avec une sécurité optimale : appel en pré-grille, attente en pitlane, départ du run de 20 minutes – avec 4 séries. Cette année, avant le premier run, le chief-starter a remonté toute la file des 3-Roues pour aller serrer la main de chaque pilote et passager. La classe ! Même si la piste met les suspensions de nos 3-Roues à rude épreuve, Montlhéry reste, avec son anneau mythique, un lieu magique ! Ses vastes espaces sont très bien situés pour entreposer le matériel et les paddocks jouxtent la pré-grille. On a été impressionné par la vitesse du 3-Roues à pédales construit par Luc Ryckaert et la dextérité de Victoire Adam lorsqu'elle pilote le 3-Roues électrique construit par son papa.
L'espace club de l'Amicale tricyclecariste de France (ATF) est un lieu privilégié où l'on a retrouvé l'Écurie Coste et ses belles machines – 2 et 3-Roues – autour de la caravane Eriba, tractée par un roadster Morgan ! On s'est agglutiné autour de la Bugatti T35 d'André Dufilho, venu chercher de l'aide pour démarrer son racer.
Quant à mon Morgan, il aura battu des records de… lenteur ! La faute à un allumage mal calé au remontage du moteur. Impossible de dépasser les 80 km/h, au lieu des 110 habituels…
Le Vintage Revival, c'est avant tout une ambiance unique. Le mélange d'une rencontre sportive décontractée et d'une « joyeuse réunion familiale ». Pour ma part, je vous donne donc rendez-vous dans deux ans pour la revanche. Moteur en pleine forme ! ■

Guy DANO

Montlhéry

Mais ce qu'il y a de remarquable au Vintage Revival Montlhéry, ce sont surtout ces merveilles, réparties en huit plateaux autos – deux plateaux moto et un plateau motocyclette et vélo – que l'on peut voir rouler pour affronter le célèbre anneau. Chacun des onze plateaux effectuait un roulage de 15 minutes le matin et autant l'après-midi.

Les odeurs d'huile de ricin nous plongeaient dans une ambiance des circuits anciens. Parfaite pour voir tourner des Bugatti et BNC sur la piste, ainsi qu'une armada de Frazer Nash venue d'Angleterre, des Salmson, Georges-Irat, Amilcar… Sans oublier nos fameux 3-Roues Morgan, Darmont, Sandford, dont certains appartenaient à des membres du MCF, comme Guy Dano, Didier Costes, Philippe Burnat (lire l'encadré).

Ce fut un week-end exceptionnel ! Rendez-vous dans deux ans à Montlhéry pour le prochain Vintage Revival. ■

Jean-Louis MOREAU

Guy Dano est toujours partant lorsqu'il s'agit de tourner à Montlhéry. Malgré un Morgan assez capricieux…

Onze plateaux ont pris la piste. Odeur de ricin garantie ! Et toujours une ambiance très familiale.

Près d'une centaine de membres sur le stand et des milliers de visiteurs

ÉVÉNEMENT

Le grand retour de Morgan à Rétromobile

La 42e édition du salon Rétromobile, qui s'affiche comme le plus beau et le plus qualitatif des salons dédiés à l'automobile ancienne dans le monde, a été marquée, pour tout Morganiste, ou grand amateur des Morgan, par un événement surpassant de loin les autres : le grand retour de la marque et du club Morgan !

Le plateau présenté à Rétromobile cette année était magnifique. Les amoureux de belles voitures ont été très largement récompensés de leur visite et nous avons aussi eu le plaisir de découvrir, ou de redécouvrir, des morceaux de l'histoire de l'automobile. Avec près de cinq cents voitures exposées sur 65000 m², le Salon est devenu incontournable pour tout amateur d'anciennes, même si chaque année nous entendons des critiques comme « Il n'y a pas assez de voitures populaires », ou encore « Elles sont plus belles que neuves », « Les prix sont délirants »… et pourtant chaque année nous sommes comme aimantés par la porte de Versailles, envoûtes par notre passion. Il y a bel et bien un phénomène Rétromobile.

Un moment riche d'échanges

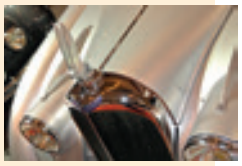
Une nouveauté cette année, avec trois halls ouverts : d'aucuns ont apprécié, d'autres ont critiqué ce choix. Il est certain que d'avoir bénéficié de quelques mètres carrés sur le stand Morgan, qui plus est dans le Hall 1, semble avoir privilégié le MCF quant au nombre de visiteurs, comparé au Village clubs qui se trouvait plus éloigné, dans le Hall 3. Je ne vous reparlerai pas des événements exceptionnels qui ont jalonné ce Rétromobile, la presse en a fait largement écho. Mais faire partie d'un plateau 2017 exceptionnel fait plaisir : nous étions a côté de la mythique DB5 de James Bond dans *Goldfinger* et *Opération Tonnerre*, sans oublier les Delage, rassemblées pour la première fois à Rétromobile.

Ce salon est chaque année l'occasion pour les adhérents de clubs de se retrouver pour parler de leur marque, des joyeuses sorties passées et de celles à venir. Et la tradition ne s'est pas démentie chez les passionnés de Morgan : au stand, beaucoup de questions sur les mécaniques, avec les traditionnelles erreurs concernant notre voiture préférée, vous vous en doutez ; la fameuse question sur le châssis en bois fut maintes fois posée ! Sans oublier les conseils sur les pièces, sur la maintenance, sur la fiabilité des nouveaux modèles…

Passion et enthousiasme étaient au rendez-vous, avec beaucoup de convivialité. Une chose est incontestable, nos adhérents comme le grand public étaient très heureux de revoir les Morgan à Rétromobile, si l'on en croit l'ambiance festive et très chaleureuse au contact des nombreux visiteurs et amateurs de Morgan. Le bilan a été très positif pour le Club, pour la marque et pour les agents. Plusieurs ventes d'autos ont été signées, divers contacts enregistrés. Il est vrai que le stand était magnifique, sobre et très élégant. Quatre Morgan y resplendissaient, notamment la majestueuse Aero et, en vedette, le dernier 3-Roues arrivé tout juste de l'Usine.

Nous vous devons un petit bilan. Le décor a nécessité un travail préparatoire important pour le MCF et durant « ces 5 jours de folie ». Avec Jean-Louis

Le salon Rétromobile, l'événement annuel incontournable consacré à l'automobile de collection, revient à la Porte de Versailles du 7 au 11 février 2018



Trois questions à André Granet

Comment est née l'idée d'un stand Morgan à Rétromobile ?

Dès lors que le *Morgan Historic Register* existe, je pense qu'il faut être à Rétromobile. En visite à Malvern début 2016, je posais la question de la présence de MMC à Rétromobile à Steve Morris, directeur de l'Usine, en proposant les services du MCF. Pour lui, Genève était le Salon incontournable mais nous devions nous rappeler. Steve ne perdit pas de vue Rétromobile puisque j'en entendit parler par les distributeurs de Morgan en France, questionnés par Malvern. C'est au MOG Angers que j'ai pu sceller avec Thomas Stammet, chargé de la maîtrise d'œuvre du stand Morgan à Rétromobile, le partenariat entre le MCF, l'Usine, et ses distributeurs pour faire stand commun à Rétromobile.

Après cette première, le président du MCF est-il satisfait ?

Le stand Morgan a eu un succès fabuleux, aussi bien vis-à-vis de nos adhérents qu'auprès des visiteurs du Salon. Nous avons récolté beaucoup de nouvelles adhésions. Et depuis, nous avons plusieurs adhésions chaque semaine de personnes qui sont venues au Salon et qui ont vu notre stand. Nous avons eu un très bon contact avec les concessionnaires Morgan de l'Hexagone, largement présents sur le stand. Certains ont vendu plusieurs autos pendant le Salon !

Morgan présentait des véhicules neufs : ça peut étonner le public à Rétromobile ?

Oui, mais c'est Morgan ! *(sourire)* Je comprends que l'importateur puisse avoir besoin de placer toute la gamme du catalogue. Néanmoins, j'avoue que j'ai un tout petit regret, celui de n'avoir pu exposer une Flat Rad. Comme notre présence à Rétromobile a été une grande réussite, l'année prochaine peut-être… ■

André Granet et Patric Mourgère ont reçu de nombreux membres du MCF, tout comme Jean-Louis Moreau, présent tout au long du Salon.

Moreau, nous avons recensé plus de 90 membres de passage sur notre stand, et 70 personnes le vendredi en nocturne pour notre apéritif. Nous n'avons pas forcément comptabilisé le nombre de visiteurs mais totalisons une dizaine de cotisations nouvelles. Ainsi que de nombreux contacts avec des propriétaires de très anciennes Morgan. Nous avons aussi eu la joie d'une visite inattendue, celle d'un grand amateur d'anciennes, Jean-Pierre Foucault, Morganiste renommé.

Les pros dans la fête

Nous souhaitons remercier une nouvelle fois ici celles et ceux qui nous ont accompagnés pour tenir le stand. Sans eux, il aurait été difficile d'être présent, et comme le MCF compte bien revenir l'an prochain, il nous faudra constituer une équipe encore plus nombreuse pour soulager les bonnes volontés. Rétromobile, c'est une épreuve ! Sans oublier de remercier ici nos agents Morgan, qui nous ont bien facilité la tâche. Mais n'est-ce pas normal pour tout Morganiste ? La solidarité est la qualité majeure lorsqu'on roule avec ce drôle d'engin, car posséder une Morgan cela se mérite. Parmi les pros, notre benjamin, à savoir les Établissements Beaumont automobiles, et les fidèles, le Garage Bobin, Hentic Garage, Welcome Automobile et celui sans qui ce retour à Rétromobile n'aurait pu se faire, Thomas Stammet (Morgan Belgium). Prenons date et à très bientôt pour un futur Rétromobile. ■

Patric MOURGÈRE

maître d'œuvre sur cet événement avec Jean-Louis MOREAU

Jean-Louis Moreau (à g.), délégué Grands événements, a tenu le corner MCF sur le stand Morgan dans une ambiance exceptionnelle ; ici entouré des professionnels de la marque présents à Rétromobile : (de g. à d.) Thomas Stammet (Garage Albert - Morgan Belgium), Frédéric Hentic (Garage Hentic - Dinan), Georges et Ghislaine Bobin (Garage Bobin - St-Vallier 71230), Steven Beaumont (Établissements Beaumont Automobiles - Paris 15e), Martine (Welcome Automobile), Aurélien (Beaumont Automobiles), Steven (Garage Albert), Philippe Bouleau (Welcome Automobile - Tours) et son autre assistante Marie-Jeanne.

Dans les sous-bois de la Drôme provençale

Délégation Rhône-Alpes

À la recherche du diamant noir

Reine de la gastronomie, la truffe dite du Périgord se trouve essentiellement dans les régions Tricastin, Vaucluse et Drôme. Une trentaine de Morgan se sont précipitées dans le Sud-Est lorsque Nicolle et Didier Sanson, dont c'est le fief, ont proposé de partir à la découverte du « diamant noir » ! On devrait dire « l'Or noir » si ce n'était déjà pris.

Du Flat Rad à l'Aéro en passant par toutes les « classiques », un beau plateau de 30 Morgan parcourent en ce matin du 12 mars les kilomètres bien revigorants, après le petit déjeuner chez « les Aubergistes » de Marsanne, qui les emmènent au Domaine de Bramarel. Une propriété qui revendique pas moins 10 ha de terres truffières. L'exposé en salle, ou

théorie avant la pratique sur le terrain, est des plus riches en informations sur les truffes. Nous humons alors les différentes variétés, car la classique truffe noire – ou tuber mélanosporum –, bien que classée dans le peloton de tête, est loin d'être la seule espèce. Qui connaît la Brumale ? – au goût aillé, qui se développe dans les mêmes conditions et sur les mêmes terrains ; la Bourgogne ? – ou truffe d 'été ; et la Blanche ? – que l'on croyait avant tout présente en Italie du Nord et qui vient d'être découverte dans la Drôme, et officiellement certifiée !

Avis aux amateurs qui souhaiteraient se lancer dans l'activité dite de « caveur », il n'y a rien de plus facile. Il vous faut choisir un terrain calcaire. De préférence y planter des chênes « mycorhisés » – dont le Domaine de Bramarel peut vous fournir les plants – mais des noisetiers peuvent faire l'affaire, ou même des tilleuls. Puis, attendre dix ans (!), le temps de dresser un chien, et même de préférence une chienne, « outil » indispensable à la recherche, car sinon pas de récolte ! On peut essayer avec un cochon, mais la pratique est tombée en désuétude ; bien que si vous n'êtes pas satisfait de ses résultats, vous pourrez le transformer en charcuterie… Autre technique, celle qui consiste, à la bonne saison, à se contenter d'épier le vol des mouches ! En effet, attirées par la puissante odeur du champignon, elles vous indiqueront où se cache, environ à 15 cm sous terre, le précieux sésame. Parmi les conseils : prévoir aussi un arrosage goutte-à-goutte en cas de sécheresse.

Truffe pour le maître, croquette pour le chien

Maintenant que nous avons toutes les clés en main, passons aux travaux pratiques en compagnie de Gina et Ebel, les deux chiens truffiers du domaine – et de leur maîtresse bien entendu. Il est tout-à-fait captivant de constater l'excitation et l'énergie que ces chiens déploient dans leur recherche. Et surtout de les voir stopper net lorsque la truffe est présente ! Ils grattent l'emplacement en obéissant aux ordres de leur maîtresse pour ne pas aller plus loin et nous laisser le soin de terminer l'extraction.

Après la fameuse trouvaille vient le partage des récompenses : truffe pour le patron, croquette pour le chien.

Chaque Morgan est bien entendu repartie garnie de truffes fraîches – parfois en conserve –, d'huile truffée, etc. Malgré les puissants bouquets émanant de nos chargements, nous

n'avons pas été pris en chasse par les chiens truffiés, ou quelque cochons et autres mouches le long des 20 km qui nous séparaient du Moulin de Valaurie. Un déjeuner « haut de gamme » nous y attendait, avec du foie gras… truffé ! Voilà un bel établissement qui mérite d'être mentionné dans la rubrique « Bonnes adresses » du site du MCF. Merci à Nicolle et Didier, sans oublier leur ami, venu les assister dans la maîtrise du troupeau de Morgan : celui-ci étant Porschiste, il aura eu droit aux plaisanteries d'usage !, dans la bonne humeur. Au moment de nous quitter, nos hôtes annoncent une très bonne nouvelle : cette journée n'était que le premier volet de la découverte de leur région, puisque d'autres épisodes sont prévus. Il leur reste donc du pain sur la planche – du pain aux truffes s'entend. ■

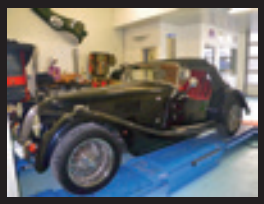
Bernard LIVET

WELCOME AUTOMOBILE

Distributeur Officiel Morgan

Ecurie Welcome Automobile

Atelier
Réparation
Restauration - Entretien



Expertise Automobile
N° agréée : 003086-VE

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

Prochaine journée mécanique
11 & 12 Nov 2017

Prochaine visite de
l'usine Morgan
Avril 2018

Prochain roulage ACO Le Mans
Sept 2017

L'aventure givrée 2017 a tenu ses engagements avec une météo clémente selon l'organisation bretonne – soleil radieux et froid sec. La brume matinale n'a pas réfréné l'envie collective de découvrir la profonde forêt de Brocéliande. Bienvenue parmi les preux chevaliers, avec Pascal, un des « Givrés de la Table Ronde ».

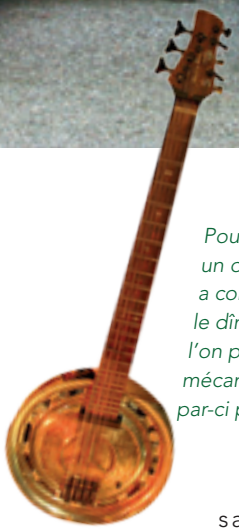
Givrés un jour… Givrés toujours !

Premier rendez-vous au golf de Rennes–St-Jacques. Pour rejoindre le Manoir de l'automobile de Lohéac, l'application « strict » du road book permet dès le premier rond-point à certains équipages de faire un joli tricotage ! Ce qui, je le confirme, eut tendance à réchauffer la température ambiante dans les habitacles. Rien n'entamant ni la sagacité ni la bonne humeur des Givrés, tout le monde se retrouve pour la magnifique visite des 400 autos de Michel Hommel. Un lieu à recommander pour la qualité de ses expositions. Nous avons découvert des véhicules dans un parfait état, avec parfois des mises en scène intéressantes sur les vieux métiers. Petit quiz : qui se souvient ou était placé l'unique Morgan ? et à quelle échelle ? – faites s'il vous plaît parvenir vos réponses par mail à Monsieur X. Une superbe balade nocturne nous permet de rejoindre les hôtels du Lac au Duc, à Ploërmel : le *Lancelot* et le *roi Arthur*. Au cours du dîner, les chasseurs de têtes s'appliquent à constituer les équipes pour un départ « au timing » le lendemain matin. Cette nuit-là, pendant que certains rêvent des capacités sportives de leurs Morgan, d'autres – par pudeur, taisons leurs noms – cherchent les fées Morgane et Viviane, jusque très tard dans la soirée… Que l'on se rassure, la légende est sauve.

Au petit matin, après avoir gratté cette glace que les Givrés aiment tant – et noté les dernières directives du jeu de piste basé sur la légende du Roy Arthur et ses colistiers – à ne pas confondre avec *Kaamelott* –, le départ en ordre est donné. Répondre à des énigmes pour reconstituer une grille dont les noms qui apparaissent permettent de rejoindre le point suivant : c'est pourtant simple ! C'était sans compter avec le sens de la farce et de la ruse de petits plaisantins – non identifiés à ce jour mais l'enquête devrait aboutir avant la prochaine édition des Givrés selon des sources impossibles à divulguer ici. En effet, à peine la première balise est-elle localisée, que les indications pour rejoindre la seconde ont disparu… et ce, malgré une fouille approfondie des sous-bois par plusieurs groupes.

Il fallut donc se résoudre à appeler un joker qui ne pouvait être qu'un Grand Ami chevalier : Xavier de l'Aunay du Morganeux apparaît alors sur son vert destroyer – et la légende en prit un coup ! Le grand homme nous remet sur le droit chemin et grâce à un parfait parcours de point en point, nous arrivâmes autant que nous partîmes – ouf ! – au chapiteau sacré, où nous sont servis les huîtres, les rillettes et le vin blanc par des « novices » recrutés via Jacques Tellier : aucune désertion, pas de perdition en forêt, ni de ballade bucolique avec Guenièvre ou autres Korrigan.

Pour arriver jusqu'au château de Josselin et son musée de jouets anciens, des chanceux trouvent la porte d'entrée du premier coup, tandis que d'autres créent le bouchon en centre-ville ! Toujours joueurs les Morganeux…



Pour animer la soirée, un orchestre atypique a commencé à jouer dès le dîner ; c'est fou ce que l'on peut faire avec des pièces mécaniques chinées par-ci par-là.

La récompense

Cette mise en bouche une fois terminée, chacun reprend la route pour rejoindre le restaurant les *Forges de Paimpont*, son moulin et sa belle retenue d'eau. En ces lieux, les sangliers doivent rester cachés, car ici ils finissent facilement dans l'assiette !, pour le plus grand plaisir des connaisseurs. Le soir, après l'analyse sérieuse de toutes les feuilles de route, nos joyeux organisateurs annoncent à la table ronde les résultats et remettent des prix. La plus belle des récompenses, c'est bien – quoi qu'il arrive – l'esprit « Givré ». Après un réveil dominical plus ou moins difficile, car une nouvelle fois la quête des fées locales s'éternisa quelque peu, la mise en route de nos précieuses Morgan s'effectua sans aucun soucis, et ce, malgré des températures négatives. Matinée libre. À chacun de rejoindre la ferme-auberge *Le Morinais*, à Bain-sur-Oust. Parmi les haltes conseillées dans le road-book pour effectuer des visites libres le long du trajet, de très jolis villages, comme Lizio, Malestroit ou Rochefort-en-Terre, pour clôturer avantageusement le rallye. Xavier, Jean-Maurice, Patrick, Philippe, Jacques et tous, merci pour tout ce que vous faites pour les Givrés, certains depuis la première. Comme vous l'avez annoncé à la Table Ronde, vous aimeriez transmettre le flambeau. Alors, à vous tous qui aimez cette formidable rencontre hivernale, vous êtes invités à héler Xavier, le preux chevalier des Givrés. En attendant, les kilomètres du retour défilent avec déjà à l'esprit les premiers souvenirs d'un chaleureux week-end. ■

Pascal VERNEAU

Au pays bucolique de Charles VIII et de la duchesse Anne

Délégation Bretagne

Bretagne romantique et plaisir des sens

Pour beaucoup, Bretagne rime avec mer, l'Armor. Pourtant cette belle province est avant tout une grande terre, l'Argoat. À quelques encablures de Rennes apparaît un monde champêtre fait de vallons, de petites rivières, de haies bocagères, de bois, le tout bercé par un vent tonique : une belle harmonie naturelle.

C'est au cœur d'une Bretagne romantique – les cités de Combourg et Chateaubriand ne sont pas loin – que Jacques et Laurence Noël, ainsi que Gérard et Danielle Kauffmann nous invitent à les retrouver, à la mi-mai, pour le plaisir des sens selon leur formule.

L'hôtel « Ar Milin », ancien moulin reconverti en hôtel, nous accueille à Châteaubourg, au centre d'un parc arboré de 5 hectares émaillé d'œuvres d'art colorées, insolites et déroutantes, comme ce grand serpent montant à l'assaut d'un cèdre, ces bouchons géants narguant le poisson, ou encore ce banc au travers duquel un arbre prospère paisiblement.

Établi sur un éperon rocheux au cours de la deuxième partie du XI[e] siècle par Robert 1[er] de Vitré, le château de Vitré est reconstruit au XIII[e] sur un plan triangulaire, jamais modifié. Une fois passés par le pont-levis qui domine les douves, nous nous trouvons au milieu d'une vaste cour encerclée par plusieurs bâtiments fortifiés, des tours et la demeure seigneuriale. Transformé en prison au XIX[e], le château connaîtra une période de restauration après son classement en 1872 au titre des Monuments historiques. Il abrite l'Hôtel de ville et le musée de Vitré.

Le samedi matin, un joli périple nous permet de découvrir des villes et villages de charme qui entourent Rennes, tels Champeaux, Liffré, Mouazé, Aubigné, Guipel, Hedé… autant de places qui sentent bon la France de toujours, pleines de dynamismes agricole, commercial et industriel. Anecdote authentique : le village de Saint-Médard nous accueille avec quelques gouttes de pluie, qui cesseront une fois le panneau de sortie du bourg franchi !

Toujours de beaux villages : Les Iffs et le château de Montmuran, Corps Nuds, Amanlis, et au final, le château des Pères du XVIII[e], superbement restauré par un mécène, amateur d'art, qui accueille des sculptures monumentales.

Pour terminer cette journée, une soirée exceptionnelle animée par Jean-Yves Bordier, passionné de beurre et de fromages. Il est vrai que nous sommes au cœur de la production laitière de l'ouest. Il a préparé un repas aux 14 fromages : du charolais fermier au Saint-Nectaire en passant par le bleu de Gex, le Brin d'Amour… Un repas qui ne peut exister qu'en France. Cocorico !

Situé à Essé, le dolmen de la Roche-aux-Fées est un imposant monument mégalithique, long de 19,50 m, large de 6 m et d'une hauteur de 4 m. Cette allée couverte aux dalles de schiste rouge éveille l'imaginaire. La légende veut que les 41 blocs de ce dolmen ont été transportés par des fées... Votre union va-t-elle durer ? Il vous faudra compter les pierres et trouver le même nombre que votre chéri(e) !

Autre moment d'exception, dimanche matin, au château du Bois Orcan. Construit aux XIV[e] et XV[e] siècles, il a appartenu à Julien Thierry, argentier de la duchesse Anne. Cette demeure seigneuriale a retrouvé son authenticité après une exemplaire restauration. Les salles abritent une magnifique collection de meubles et d'objets médiévaux, qui témoignent notamment de l'art de vivre au temps de Charles VIII et d'Anne de Bretagne. Contigu à la douve du château, le Jardin médiéval de la Fontaine de vie, que l'on atteint par un petit pont-levis, présente une collection de ravissantes roses anciennes, dans une atmosphère de grande beauté et sérénité. Le parc de sculpture met en valeur des œuvres monumentales en bronze.
Gérard et Jacques nous promettaient « Le plaisir des sens », parole tenue : nous avons admiré le paysage du haut des tours du château de Vitré, écouté le bruissement de l'eau aux onze écluses et humé avec délectation, au moulin d'Ar Milin, les fromages de Jean-Yves Bordier, tout en savourant ses beurres aromatisés. Nous avons touché, quelques instants sans doute, à un petit paradis terrestre au château du Bois Orcan.
Beaucoup avaient le sentiment d'être allé plus loin et d'avoir redécouvert en fin de compte, dans cette Bretagne romantique, le sens du plaisir. ■

Michel et Michèle HOUDEBINE

Spectacle insolite que l'escalier d'eau du canal d'Ille-et-Rance. À Hédé-Bazouges, les écluses s'alignent pour former une étonnante perspective dans un paysage bucolique. Cette liaison fluviale, entre l'océan et la Manche, gravit la colline via ses 11 écluses en 2 km.

Sur la route des vins de Puligny-Montrachet à Volnay

Délégation Rhône-Alpes

Les grands terroirs, les très grands crus

Après avoir fêté la truffe, trouvons lui un vin complice ! Capable d'exalter ses arômes. Nos amis Bourguignons, Nathalie et Jean-Pierre, nous convient justement en Côte de Beaune pour des découvertes gastronomiques et culturelles sur la route des grands crus de Bourgogne.

Au rendez-vous de Puligny-Montrachet, nous nous retrouvons à une trentaine pour un petit encas dans la maison vigneronne d'Olivier Leflaive. Le maître des lieux nous accueille devant sa belle bâtisse du 17e siècle qui borde la petite place. Non sans truculence, façon Jean-Pierre Coffe, il nous annonce les deux chapitres du matin.

Il suffit de 5 minutes à pied pour sortir du village et découvrir, à perte de vue, les coteaux couverts de vignobles.

Exposés au levant et au midi, les ceps palissés sur de petits pieux s'organisent en géométrie parfaite. Sur le sol calcaire des parcelles de Puligny, de Montrachet, de Bâtard, le sommelier nous offre un historique de la vigne en Bourgogne, avec la composition et la typicité des terroirs, les climats, les cépages – pinot et surtout chardonnay – la classification en grands et premiers crus, les rendements, la taille en Guyot et, enfin, la vendange manuelle. Ce petit cours sur la vigne est un ravissement.

Visite des chais

Retour au village, où se serrent les belles maisons bourguignonnes aux toits de tuiles plates percés de lucarnes.
La vinification et l'élevage des blancs durent plusieurs mois, mais en une heure Me Leflaive nous expose les étapes de la vinification : pressurage des grains triés, débourrage du moût en cuve, pré-fermentation à froid, fermentation malolactique en fût, bâtonnage pour la remise en suspension des lies… Après la filtration et le vieillissement dans les fûts de chêne qui nous entourent, le breuvage aux reflets minéraux et aux arômes d'épices variés, pourra couler dans les verres.

Il est midi et 8 km nous séparent du Cellier Volnaysien, où nous attend un déjeuner tradition, avec œufs en meurette, coq au vin… Morgan décapotée, nous reprenons la route des Grands Crus qui traverse les villages et longe les clos illustres.

Parcours de lumière

En soirée, nous retrouvons avec plaisir la Maison Leflaive pour un dîner « dégust'émotion » aux accords des plus subtils : St-Aubin, Meursault, Puligny-Montrachet, Pommard. Un grand moment.
Dimanche, nous longeons la Saône vers les côtes chalonnaises, jusqu'à Chalon-sur-Saône. Le musée local est dédié à l'enfant du pays, Nicéphore Niepse, l'inventeur avec Daguerre de la photographie. La scénographie permet de remonter le temps et nous explique comment « on écrit la lumière », depuis la chambre obscure jusqu'à l'appareil photo… numérique ! Dernière halte à l'Hostellerie Bourguignonne : la bonne humeur est à son comble lorsqu'on entonne le ban bourguignon pour remercier nos amis Nathalie et Jean-Pierre. ■

Viviane FIORUCCI et Marc BEHR

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

MORGAN

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

À la rencontre de Jacquou le Croquant

Délégation Sud-Ouest

Les profondeurs du Périgord

Périgord Noir à Sarlat, Blanc autour de Périgueux et Vert dans le nord. Deux nouveaux membres du MCF, Hélène et Philippe Valade, convient la troupe près de Bergerac, dans le Périgord Pourpre. Pour découvrir une région profonde.

Quatorze équipages sont attendus à Rouffignac, petit village du Périgord Pourpre, au sud de Bergerac. Tout le monde est là ? Sauf Corinne et Jean-Luc Calmels. Le délégué Sud-Ouest est guidé au téléphone : pour des Aveyronnais, rejoindre le Périgord n'est pas chose simple… Les égarés du jour arrivent au grand soulagement de la troupe, affamée, mais Jean-Luc, de retour de l'assemblée générale de Lille, a des tas de choses à raconter… mais des tas. Dîner tardif attendu.

Samedi matin, nous quittons le Bergeracois, connu pour ses vignes rouge à l'automne, direction le Périgord Noir, et ses forêts denses. Près de Peyzac-le-Moustier, nous parcourons l'étonnant village troglodytique de La Roque-St-Christophe, où une falaise calcaire de 80 m surplombe la Vézère : l'homme y habitait il y a 50 000 ans et encore au Moyen Âge, par crainte des attaques vikings… qui n'ont jamais eu lieu par là. La rive gauche de la Dordogne nous offrent ses lumières au pied des châteaux de Beynac et La Roque Gageac, avant de rejoindre Domme, parmi les « Plus beaux villages de France ».

Le temps devient estival – Coco les cheveux au vent ! c'est dire – lorsque nous mettons le cap au Nord-Est vers un territoire plus sauvage et moins connu, jusqu'à Fanlac, chez le « Jacquou le Croquant » des années 70. Après Cubjac, plein Est, direction Hautefort, village où nous buttons sur un embarrassant Sens interdit – posé dans la nuit ? Mais nos belles anglaises – fidèles à leur road book – poursuivent vers le château, pour profiter de la vue sur les vallées alentours. Nouveau record pour quatorze Anglaises sur plus de 1 km ! – sans PV, ni perte de points.

Déjà le dernier déjeuner, « Chez Chantal », où les petits parasols en terrasse se retrouvent vite agrandie par de grandes nappes « élégamment » suspendues à la treille ; débrouillardise morganiste ! À 15 h, il nous faut remercier Hélène et Philippe pour cette magnifique « première », où la convivialité et l'amitié étaient omniprésents. À renouveler ! ■

Michèle Servat vous accueille et prend toutes vos commandes

LA BOUTIQUE

« Le stand ? C'est Michèle ! »

Lorsqu'en 2013 le président Bertrand Moutard-Martin a proposé à Michèle Servat de prendre la Boutique, elle reconnaît avoir été surprise. Michèle aidait parfois à tenir le stand – dans les sorties, au MOG, au Mans Classic… Mais de là à tout reprendre, il y avait un pas à franchir… Quatre ans après, pour tout le monde, qui dit stand, dit Michèle !

Voilà quatre ans que mon prédecesseur Patric Le Quilliec m'a passé les rênes de la boutique. Et donc la responsabilité du stock, en me prodiguant de précieux conseils. Au début, j'en assumais la gestion et le suivi de manière artisanale – avec des tableaux Excel ! C'est là qu'intervient Jean-Léon Marique, en me proposant de mettre la boutique en ligne. Grâce à lui, et à Gérard Sigot qui a réalisé les photos des produits, la boutique est disponible sur le site. Mille mercis à eux pour cette aide précieuse.

Il y a cependant un problème que l'informatique ne peut résoudre : le transport des produits. Oui, comment emporter dans une Morgan 2-places,

en plus de nos effets personnels, les articles de la boutique ? Eh bien, on se débrouille : on réduit nos affaires et on limite les produits. Ou alors on fait appel à un transporteur particulier !, j'ai nommé Patric Mourgère. Avec sa « Diane-Morgan » fourgonnette, il livre, notamment au Mans Classic, « la Boutique du MCF ».

Malgré ces petites contraintes, je suis heureuse de pouvoir participer à la vie du Club. Rendez-vous sur le site, vous y trouverez un choix très divers, tels que des badges, des porte-clés, des pin's, ou encore la lithographie de la TOK 258 peinte par F. Bruere. Je dispose de trois exemplaires dédicacées lors du Mans Classic 2014 par le pilote Richard Shepherd Baron, et une reprographie d'une Morgan peinte par Bernard Buffet. Il y a également un porte carte-grise et un sac de voyage en toile canvas (58x30x30 cm), très pratique en Morgan.

Côté textiles, vous avez le choix entre des polos en coton, des tee-shirt, des bodywarmer, des chemisiers, des vestes, des casquettes et un très joli

Tout savoir sur l'entretien de la suspension Avant des Morgan, vraie curiosité

« Des Bagues en bronze ? Je préfère l'or ou le platine ! »

TECHNIQUE

Quel possesseur de véhicules Morgan n'a jamais entendu parler des fameuses « bagues bronze » ? Jean-Claude Tornior revient, en tant que délégué technique, sur cette exception historique qu'est la conception brevetée du train avant des Morgan. À savoir cette architecture spécifique qui maintient les roues avant, tout en leur permettant de glisser verticalement et de pivoter.

Morgan innovateur

À une époque où l'on ne savait pas intégrer la direction et la suspension des trains avant des automobiles, lesdits trains avant étaient généralement constitués d'une traverse, suspendue par des lames de ressort, sur laquelle venait s'articuler la « fusée » de roue.
Le génie de Morgan fut de concevoir une des premières suspensions à roues indépendantes. Elle est constituée principalement d'un axe vertical – souvent appelé « kingpin » – sur lequel vient glisser une partie mobile qui comprend l'axe de roue, un bras de direction et une attache d'amortisseur.
Morgan, à cette époque, prenait de gros risques techniques d'usure et de fiabilité par rapport aux suspensions classiques. En revanche, ce type de suspension se révélait supérieur pour l'adhérence des roues avant, que ce soit sur mauvaises routes ou au freinage. Il faut aussi ajouter que les premiers véhicules Morgan étaient légers et n'imposaient que de faibles contraintes aux parties coulissantes.

Un autre avantage, prôné par Morgan, est que dans cette configuration l'angle de chasse et le carrossage des roues restent identiques, quelle que soit la position de la roue. Ce qui n'est pas le cas dans nos suspensions modernes à triangles, bien que ce « défaut » a, depuis, été tourné en avantage.

Glisser et tourner simultanément

On en arrive enfin à ces fameuses « bagues bronze ». Pour que la partie

La suite page suivante... ▶

foulard « Ciel de Morgan », bleu ou rouge (90x90 cm). Ce foulard dessiné par Gérard Sigot est peint à la main à Madagascar par « Art de la Soie Antsirabé » et vendu au profit de l'Association les Enfants du soleil, qui aide des jeunes fille de Madagascar.
Quand vous passez commande sur le site, dès la validation, je prends contact avec vous pour vous communiquer le montant des frais de port. À réception du règlement, le colis est expédié.
Je terminerai ici en remerciant mes amies du MCF – qui se reconnaîtront – et qui sont toujours prêtes à me donner un coup de main pour tenir le stand. Venez nous voir ! À très bientôt. ■

Michèle SERVAT

e-mail : servat-claude@orange.fr
téléphone : 06 69 71 19 44.

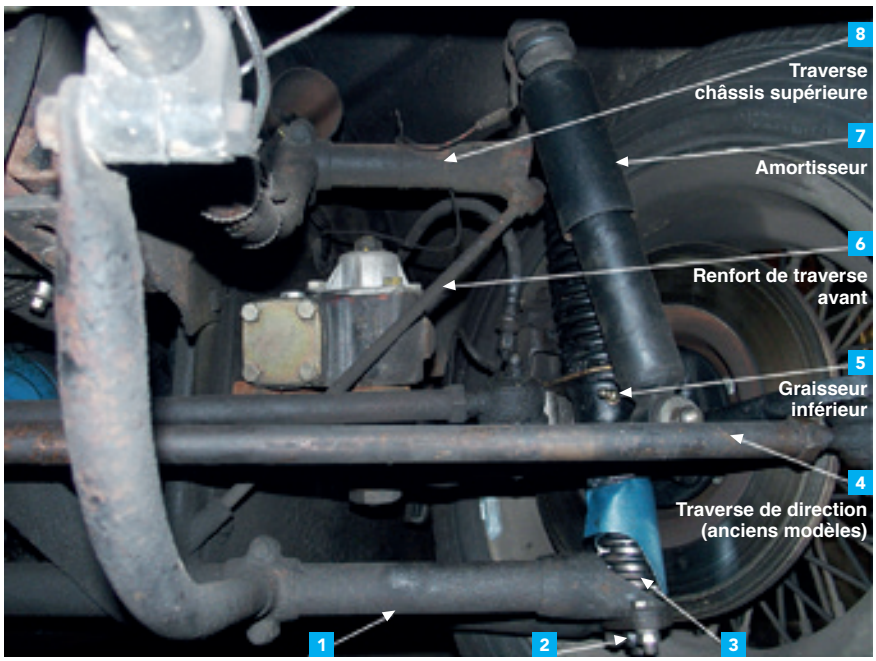
1 *CHEMISE homme – « 40 ans MCF »*
2 *BODYWARMER femme et homme*
3 *et* 4 *T-SHIRT femme et homme*
5 *MAROQUINERIE – sac de voyage et porte carte-grise*
6 *FOULARD*
7 *VESTE femme – blanche, marine et rouge*
8 *LITHOGRAPHIE « Bernard Buffet » avec CADRE*

Retrouvez tous ces articles sur le site du MCF

mobile, comportant l'axe de roue, puisse glisser, pivoter librement avec le minimum d'usure tout en étant placé en porte-à-faux de la roue, il fallait trouver un moyen. Puisque le kingpin – on va l'appeler ainsi – a besoin d'être en acier pour résister aux sévères contraintes, Morgan va utiliser deux bagues en bronze enfoncées en force aux deux extrémités de la partie mobile coulissante. Les propriétés du bronze et de l'acier sont de posséder entre elles un excellent coefficient de frottement et donc d'usure.
C'est ce type de suspension que vous avez sûrement sur votre Morgan. De nombreuses améliorations y ont été apportées au fil des modèles et des ans. Nous allons essayer de les parcourir « à la volée », car Morgan a un peu géré ses évolutions en fonction des stocks et des approvisionnements. Vous pouvez en effet posséder un modèle plus ancien équipé d'une crémaillère ou une auto plus récente avec un boîtier de direction à vis…
Le principe de base est resté identique et comporte toujours : un kingpin, une fusée, un ressort principal et un contre-ressort.

Vos ressorts dansent le « chimi »

Les ressorts utilisés par Morgan sont identiques à gauche et à droite, c'est-à-dire que leur spire est orientée dans le même sens. Lors de la compression des ressorts, ceux-ci tournent légèrement sur eux-même, ce qui impose une force de torsion qui se trouve par cela identique à gauche et à droite et qui au lieu de se compenser, imprime une force qui appuie sur l'épaulement de la fusée. Ainsi, en compression ou en relâchement, les forces s'inversent et font zigzaguer la direction, créant ce que l'on nomme du « chimi ».
Pour pallier cela, Morgan a installé des plaques anti-chimi. Ce sont deux feuilles d'acier, ancrées dans des étriers coulissants, à la base du châssis, et qui aboutissent entre le bas du ressort principal et son appui sur la fusée. De cette manière, la rotation de chaque ressort est isolée du support de la fusée. Les deux extrémités de ces plaques anti-chimi doivent être abondamment graissées. Pour cela un graisseur est fixé sur la fusée, à côté de la patte d'amortisseur.



1 Traverse inférieure de châssis
2 Écrou de fixation kingpin
3 Contre-ressort inférieur

Les roulements de direction

De nombreux passionnés ont œuvré pour faire évoluer la Morgan. C'est l'un d'eux qui a conçu de remplacer les plaques anti-chimi par des roulements à billes situés entre la base du ressort principal et l'appui de la fusée. Cette amélioration a été adoptée par Morgan et équipe les voitures récentes. Elle permet de désolidariser le ressort de la fusée. Les plaques anti-chimi ont été supprimées. La direction devient plus souple et agréable.
Sensiblement au même moment de l'introduction des roulements de direction, Morgan a abandonné le graissage à pression d'huile pour des graisseurs en tête des kingpins en série.
Sur les derniers modèles, toujours poussé par les passionnés, Morgan a installé des embases réglables par glissement à la base des kingpins qui permettent d'ajuster le carrossage pour les conducteurs sportifs exigeants.

Les Bagues bronze

Maintenant que vous savez où se trouvent ces bagues et leur utilisation, nous allons nous attacher à leur évolution au cours du temps.
Au début, il s'agissait de simple tubes en bronze d'environ 25 mm de diamètre intérieur et de 70 mm de long. La durée de vie de ces bagues variait selon les routes empruntées, le style de conduite et le modèle de Morgan. Pour ma part, j'ai toujours été étonné qu'une 4/4, légère, use plus vite les bagues qu'une Plus8 !

Pour y remédier, Morgan a essayé des bagues bleues en rilsan – présenté par erreur comme du téflon à l'époque. Certains utilisateurs roulent encore sans problème avec ces bagues. Pour beaucoup d'autres, dont moi-même, ces bagues ont gonflé en présence d'eau au point de bloquer la suspension de la voiture ! Morgan a abandonné leur diffusion. Aujourd'hui sont proposée des bagues en bronze phosphoreux, avec une gravure intérieure en spirale pour une meilleur diffusion du graissage. Simultanément, il est préconisé d'utiliser des kingpins en

Comment lubrifier les bagues bronze

Même si le bronze sur l'acier offre un excellent coefficient de friction, une lubrification améliore encore cette qualité. Morgan, qui ne fait jamais les choses comme tout le monde, a donc imaginé un circuit de lubrification original, constitué d'un réseau de tuyauteries en cuivre, qui profite de la pression d'huile moteur, pour l'envoyer via une vanne mécanique en tête des kingpins. Ceux-ci ont été dotés d'un canal interne qui diffuse l'huile entre les bagues bronze. La vanne mécanique, que l'on active par la pression du pied, se trouve sous le tableau de bord, légèrement au dessus du capot de boîte de vitesses. Morgan conseille de pratiquer ce graissage, tous les 500 kilomètres au démarrage du moteur, pour que l'huile soit visqueuse et reste sur les surfaces à lubrifier.

Attention de bien faire revenir la vanne au repos et vérifier que la pression d'huile soit remontée. De nombreux Morganistes roulent encore avec ce système de lubrification. Je n'ai pas d'avis affirmé sur la question. D'autres Morganistes ont remplacé ce système par des graisseurs comme les modèles plus récents.
Les Morgan actuelles ont été munies d'un graisseur en tête de kingpin. Il suffit de lever le train avant avec un cric à partir du centre de la traverse avant pour dégager le graisseur par dessus la roue. ■

Nouvelle suspension sans plaque anti-chimi, sans alimentation d'huile moteur et à entretien réduit – environ tous les 3000 km.

acier inoxydable. En effet, pour nos Morgan dont le système de suspension n'est pas à l'abri des projections d'eau, la corrosion des kingpins est aussi néfaste que leur usure. ■

Jean-Claude TORNIOR

Quelques conseils pratiques d'entretien

Tout d'abord vérifier le bon serrage de l'écrou inférieur des kingpins, quel que soit votre type de montage. Cela se fait avec une clé à pipe de 19.

Dans certaines conditions de mauvais graissage ou de bagues imparfaites ces écrous peuvent se débloquer. Il n'est pas nécessaire de serrer le boulon supérieur. Il sera automatiquement serré en même temps par la rotation des kingpins.

Si vous disposez du système de graissage par huile moteur : ce type de graissage s'identifie par un tube en cuivre qui arrive vissé sur le sommet des kingpins.

Tous les 500 km environ, il vous faut, lors du démarrage moteur, tenir enfoncé pendant 15 secondes la vanne de graissage qui se trouve sous le tableau de bord, légèrement au-dessus du coffrage de boîte de vitesses – complètement au fond. À la fin de l'opération, bien s'assurer du retour du piston de vanne.

Attention : il a par ailleurs été développé des « extensions » qui permettent de graisser les kingpins à partir de l'intérieur du capot moteur. Ces extensions sont aussi constituées de tuyaux de cuivre, ce qui peut prêter à confusion pour déterminer le type de lubrification.

Si vous disposez de plaques anti-chimi, il faut nettoyer et graisser environ tous les 5000 km – ou 6 mois – la partie qui s'engage sous le châssis ; et tous les 1000 km graisser la partie à la base du ressort par le graisseur situé sur la fusée à la hauteur de la fixation de l'amortisseur.

Si vos kingpins sont équipés d'un graisseur sur la partie supérieure, il est nécessaire de procéder à un graissage – tous les 1000 km environ – à l'aide d'un graisseur à main, ou de le faire exécuter chez un garagiste. Attention à ne pas trop faire déborder la graisse au travers du ressort en raison de la proximité des disques de frein.

Un des avantages du graisseur personnel à main est que l'on peut utiliser une graisse haut de gamme au graphite, voire au molybdène.

Pour atteindre les graisseurs, il suffit d'utiliser un cric pour lever le train avant à partir de la traverse ronde. Ainsi on peut atteindre le graisseur par dessus le pneu.

Si votre voiture ne possède pas de plaques anti-chimi, c'est qu'elle a été munie de roulements de direction. Ces roulements nécessitent très peu d'entretien. Un graissage tous les 3000 km par le graisseur proche de la fixation inférieure de l'amortisseur suffira. ■

◀ ***Vue d'un ensemble fusée et kingpin.*** *On voit émerger la partie supérieure du kingpin dans lequel est vissée la longue vis de maintien sur laquelle vient se fixer le tuyau de lubrification.*
La partie inférieure du kingpin est engagée dans le fourreau, solidaire de la fusée, qui comprend les bagues bronze à ses extrémités. Ici, le ressort est appuyé directement sur le palier. Les plaques anti-chimi ou les roulements ne sont pas installés. Dans notre direction, on peut voir l'axe de roue, sur la droite le bras de direction et, derrière, la fixation de l'amortisseur.

MCF-HISTORIQUE

Six cents Morgan anciennes répertoriées en deux ans, dont 36 en France

Jehan-Charles de Penfentenyo anime la section Véhicules historiques du MCF depuis octobre 2016. En éminent possesseur de Morgan anciennes, il connaît les préoccupations des propriétaires de véhicules d'époque. Que ce soit pour l'entretien, comme sur la route. Il les invite à faire apparaître leur auto au Morgan Historic Register. C'est gratuit !

Au Mans Classic 2014 était engagée une 4\4 Flat Rad « Le Mans Replica ». Ces très rares Morgan ont été construites en 1939 suite à la 2e place de la classe obtenue par une femme, Prudence Fawcett, en 1938. Ces voitures sont équipées d'ailes « cycle » et du moteur Coventry Climax 1098 cm³.

La plupart des clubs Morgan ont un parc composé d'une grande diversité de modèles, anciens et récents. Nous constatons tous que les Morgan anciennes ne représentent pas la majorité sur la liste des adhésions, tant s'en faut. La conséquence est que l'attention pour ce groupe particulier n'est pas au niveau de ce qu'il devrait être. On peut constater la même chose dans les magazines des différents clubs Morgan anglais : l'essentiel des articles ne concerne pas les anciennes. L'autre question, et qui n'est pas des moindres, est celle des pièces de rechange. Beaucoup de négociants Morgan n'ont pas les pièces correspondant aux anciennes et, donc, il est bien difficile de se les procurer. Bref, pour les propriétaires d'anciennes, la débrouille s'impose… De même, certains propriétaires se sont rendus compte que l'intérêt d'être membre d'un club qui ne leur prête pas particulièrement d'attention n'est pas évident.

Pour ces différentes raisons, le *Morgan Sports Car Club* du Royaume-Uni (MSCC) a organisé en juillet 2015 une importante réunion chez Morgan Motor. Le but était de demander aux propriétaires d'anciennes ce qu'ils attendaient pour améliorer cette situation dans un proche avenir. Plus de 70 personnes ont assisté à

La célèbre Morgan que possède Jehan-Charles de Penfentenyo est la Supersport immatriculée AWP77B. Elle fait partie d'une série de seulement 104 voitures lancée suite à la victoire de TOK 258 aux 24 Heures du Mans en 1962. Elle a été immatriculée en 1964 par son premier propriétaire, Peter Morgan. L'auto a ensuite couru pendant une quinzaine d'années et a été la propriété de John Worall, l'auteur de Original Morgan, *dont elle illustre le livre. Elle est équipée du moteur TR4 de 2138 cm³, à 2 carburateurs Weber. Sa puissance dépasse les 125 cv. Sur le coté droit, on distingue l'écope très caractéristique de ce modèle. Avec son épouse, Jehan-Charles a participé il y a deux ans à la Transpyrénéenne, sortie sportive s'il en est au sein du MCF.*

Tableau de bord typique de la Flat Rad avec ses cadrans crème ou noirs. Il possède bien sûr la prise Lucas pour y brancher une baladeuse, si utile pour y voir clair lors des crevaisons, fréquentes à l'époque.

La Morgan SLR (Sprinzel Lawrence Racing), éligible au MHR. Elle fait partie de la saga de compétition Morgan dans les années 60, préparée par Chris Lawrence, dont le nombre se compte sur les doigts d'une main (lire en p. 30).

cet événement, y compris quelques cadres du MSCC. C'est ainsi qu'a été décidé de créer le Morgan Historic Register (MHR).
Une équipe de trois personnes, ayant chacune une tâche propre, a été mise en place :

- Machiel Kalf est le *Team Leader*;
- Mike Pullen tient le registre des voitures;
- Malcolm Lamb est responsable du répertoire des pièces détachées.

Après deux ans d'existence, on comptait – début mai 2017 – environ 600 Morgan inscrites au MHR, dont 339 anglaises, 50 américaines, 58 suédoises, 23 françaises, etc.
Le MHR du Morgan Club de France a transmis récemment 13 inscriptions supplémentaires. Celles-ci sont en cours de traitement, ce qui porte *le score* de la France a 36 inscrits. L'Afrique-du-Sud a pris le même chemin que le MCF en adhérant à son tour au MHR.
Une partie importante du travail du MHR est la tenue du répertoire des fournisseurs et des pièces détachées. Tous les membres du MHR en sont destinataires. Ce répertoire contient plus de 250 adresses du monde entier.

Cet outil est particulièrement précieux pour les propriétaires de Morgan anciennes. On sait par exemple combien les anciens stocks de pièces Lucas sont recherchés – nous sommes tous mis a contribution pour enrichir cette base.

Regroupées par classe d'âge

En Angleterre, à l'occasion des sorties de Morganistes, le MHR prévoit, en coopération avec le MSCC, des parkings dédiés aux anciennes. L'avantage est de faciliter les contacts entre les propriétaires qui ont un intérêt commun : que ce soit historique, ou technique…
Le MHR a fait beaucoup de recherches sur les documents d'instruction concernant les 4/4 et des +4. Il a d'ailleurs été découvert que la Morgan Motor Company avait produit beaucoup de ces documents avec des références différentes et des modifications mineures. Ces recueils contiennent une foule d'informations très précieuses pour les propriétaires d'anciennes. Beaucoup d'entre-eux se demandent où trouver le numéro de châssis et le numéro du moteur de leur auto. Le MHR a particulièrement travaillé cette question et a découvert beaucoup de choses sur ce sujet. De son côté, le rédacteur en chef de la revue du MSCC est enchanté car il reçoit chaque mois du MHR des nouvelles à publier dans *Miscellany* et redonne ainsi un espace bien légitime aux anciennes.
Avis. Cette été, la Morgan Motor Company organise un événement qui se tiendra les 26 et 27 août près de Malvern intitulé « Run for the Hills » (voir en p. 2). Le MHR y prévoit donc des parkings par classe d'âge : de 1936 jusqu'à 1950; de 1951 jusqu'à 1960, etc. Notez qu'il est prévu d'y rendre hommage à Chris Lawrence, l'artisan de la victoire de Morgan au Mans en 1962, avec TOK 258, qui est également le père de la +4 Super Sport. ■

Jehan-Charles de PENFENTENYO,
MCF-Historique

L'un des buts premiers de la section Véhicules historiques du MCF, créée en octobre dernier, est de participer activement à la préservation de l'authenticité de la marque. Tous les propriétaires de Morgan anciennes sont invités à rejoindre le MCF-Historique.

Parmi les résolutions adoptées par le MCF-Historique : la mise en place systématique, lors des sorties régionales, d'une zone de parking permettant de regrouper les Morgan anciennes et qui seront délimitées par des fanions, à l'instar de ce qui se fait chez les Anglais.

Qui peut s'inscrire au MHR?

Le Morgan Historic Register (MHR) dépend du MSCC (Morgan Sports Car Club) mais il n'est pas obligatoire d'être membre du MSCC pour s'y inscrire. Cela reste néanmoins une option intéressante : membership.mscc@gmail.com
Le MHR est dédié aux Morgan ayant 4 roues et qui ont quitté l'usine équipées de moteur à carburateur.
Pour vous inscrire, contactez de préférence directement Jehan-Charles de Penfentenyo : jcdepenf@orange.fr
Si vous le souhaitez, vos informations resteront conservées de façon strictement confidentielle. Suite à votre inscription, vous recevrez le rapport écrit de votre enregistrement pour vérification et au besoin modifications. Ce document suivra la voiture en cas de cession.
Que vous coûtera l'inscription au MHR? Rien du tout, c'est gratuit! Et il existe désormais un badge MHR. Pour faire vivre le MHR du Morgan Club de France, il est nécessaire de constituer une équipe d'enthousiastes : Jehan-Charles de Penfentenyo est prêt à accueillir deux volontaires, et il vous dit « À très bientôt sur la route avec votre ancienne! »

Didier Sanson a réalisé plusieurs centaines d'autos au 1/43e

LA PAGE DU COLLECTIONNEUR

De la miniature à la grande histoire de la course auto

La nouvelle rubrique qui s'installe dans votre News préféré s'intitule La page du collectionneur. *Didier Sanson vous propose un premier rendez-vous autour de ses innombrables miniatures au 1/43e. Histoire de vous faire partager sa passion pour la course automobile.*

Didier Sanson nourrit une vraie passion. Il ne désigne pas une pièce en particulier qui serait sa préférée parmi toutes celles de sa collection. À l'inverse, il confie avoir éprouvé, invariablement pour chacune de ses réalisations, à l'instant même où il la tenait enfin pour la première fois dans le creux de sa main, une forte émotion.

Pour les amateurs d'automobiles, il est rare, sinon impossible, de pouvoir collectionner tout ce qui existe, même sur un thème unique, ou une seule marque. C'est en partie de cette « frustration » que naît le désir de collectionner les miniatures. Désir accru par les souvenirs d'enfance de nos Dinky, Solido et autres Corgy Toys tant aimées.
Pour ma part, j'ai très vite collectionné les voitures de course, dès les années 60.
Malheureusement ces miniatures assez frustes, que je possède toujours, sortaient dans le commerce au « compte-goutte » et il était impossible d'avoir un large panorama de l'histoire de la course automobile ; ce qui était mon objectif, et qui l'est resté !
C'est là qu'entre en scène, au début des années 70, Monsieur John Day, l'initiateur des kits en « White metal » au 1/43e. Du jour au lendemain, il devenait possible, moyennant un nombre d'heures de travail important, mais gratifiant, de construire chaque mois, selon le temps disponible, plusieurs voitures de course historiques et de reconstituer ainsi l'histoire de la Course automobile ; et ce, depuis 1894, année de la première course officielle – premier concours devrions-nous dire – sur le célèbre parcours Paris-Rouen.
John Day a bien sûr été suivi par de nombreux fabricants, ce qui renforçait mon désir de reconstituer l'histoire de la Course automobile, mais accroissait aussi le temps nécessaire à consacrer à ma passion. J'ai fabriqué, au cours de l'année 1978, environ 120 kits ! Le problème était que, malgré cette activité « frénétique », il m'en restait encore deux cents qui attendaient dans l'armoire !
Les kits de cette époque exigeaient un long travail d'ébarbage, d'ajustage, de ponçage et de montage. Il était nécessaire aussi de rechercher les documents permettant

Mercedes 1914
La toute première miniature réalisée par Didier Sanson date de 1972, année de lancement du premier modèle mis sur le marché par John Day. Il s'agit de la Mercedes GP-1914 n°28. Car 1914 est l'année où pour la première fois les Allemands remportent le Grand Prix de France : une page d'histoire de la course auto se tournait.

Trintignant, Gonzales et la Ferrari 375+
La Ferrari 375+, équipée d'un moteur V12 gonflé à 5 litres de cylindrée, a remporté les 24 Heures du Mans en 1954 avec le tandem José Gonzales – Maurice Trintignant. Ici, elle n'était pas livrée par John Day avec ses deux pilotes. Didier Sanson s'est régulièrement procuré des figurines pour animer sa collection. Parfois déjà mise en couleur, ou parfois que notre passionné tenait à peindre lui-même. On reconnaîtra Maurice Trintignant à sa célèbre petite moustache.

Jackie Stewart, François Cevert et les Tyrrell
Stewart et Cevert, les « deux copains ». Avec cette Tyrrell 003 n° 11, qui remporta le Grand Prix d'Espagne en 1971, Jackie Stewart sera champion du monde cette même année. Aux mains de François Cevert, la Tyrrell 002 n° 3 terminera à la deuxième place au GP d'Allemagne en 1971, fidèlement derrière son chef de file, son mentor, son ami. Jusqu'à ce jour d'octobre 1973...

Mike Hawthorn (Ferrari Dino) et Stirling Moss (Vanwall n°20)
Bien des membres connaissent Didier et Nicolle Sanson, qui ont fait découvrir la Drôme provençale (p. 12). De sa collection de miniatures, Didier apprécie « l'aventure humaine » qu'elle incarne. Comme celle de Mike Hawthorn et Stirling Moss, frères ennemis. Le fair-play légendaire de Moss s'illustra lorsqu'il défendit son adversaire face aux arbitres qui allaient le déclasser, car celui-ci avait roulé un peu à contresens après un tête à queue. Et le titre de lui échapper.

de peindre la voiture dans sa couleur originelle, malgré des documents le plus souvent en noir et blanc. Et de déposer les décalcomanies aux bons endroits. Mais quel plaisir, une fois achevée, de poser dans la paume de sa main une voiture, certes 43 fois plus petite que la vraie, mais dont la force et l'impression de puissance était identique. Je ressens encore l'émotion qui m'étreignait à l'époque lors de cet instant privilégié et tant attendu.
Plus tard, les colles se sont perfectionnées, les peintures en pot ont été remplacées par des bombes ou, encore mieux, par un aérographe, et les kits ont évolué pour être aujourd'hui le plus souvent en résine.

Après avoir construit 625 miniatures entre 1972 et 1978, le poids de mes activités professionnelles ne m'a pas permis de continuer à monter des kits. Durant toutes les années qui ont suivi et malgré mes 17 déménagements, ces kits soigneusement emballés ont été précieusement conservés. Heureusement pour être ressortis plus tard. ■

Didier SANSON

Cette Morgan miniature au 1/43e, qui date du début des années 70, aura été sa meilleure façon, confie Didier Sanson, d'attendre de pouvoir s'acheter « la Plus-8 de mes rêves ». Cette réalisation est l'unique entorse consenti à son thème favori des voitures de course. Didier a pu concrétiser l'acquisition grandeur nature d'une Morgan au début des années 2000. Patience et longueur de temps.

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

Souvenirs, souvenirs…

Le Tour de France Morgan de 2001

Retour sur une épopée inoubliable qui s'est déroulée en l'an 2001. Un Tour de France de 3 500 km entre le 23 juin et le 1er juillet sous la conduite du président Michel Braun et grâce à l'organisation parfaite de Jean-Pierre Goeman. Petite dose de nostalgie grâce à Jean-Louis Moreau, alors aux commandes du News, qui pourrait bien donner envie de refaire un jour un voyage similaire, rassemblant toutes les délégations de l'Hexagone. Avant de retrouver sur le site du MCF le reportage complet paru dans le ***News n° 84****, revivons les moments forts d'un périple auquel une centaine d'équipages ont, pour tout ou partie, participé. Bonne balade.*

Étape 1

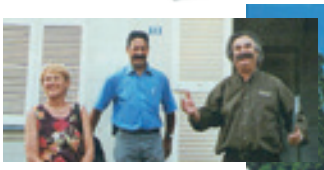
Rambouillet - Bagnoles de l'Orne - 250 km
Organisateurs :
Françoise et Pierre Fichet

Le départ du Tour de France Morgan est donné du parc du château de Rambouillet, dans la cour de la Bergerie nationale. Pique-nique champêtre à Champ Dolent, puis direction le château de Carrouges.

Étape 2

Bagnoles de l'Orne - Nantes - 315 km
Organisateurs :
Alain Macé et Patrick Le Quillec

C'est à travers de ravissantes petites routes que nous nous dirigeons vers le Mont St-Michel. À mi-chemin, un accueil à la boutique des tricots Saint-James est organisé en notre honneur. Après le sommet du Mont-Dole, vue magnifique du Mont St-Michel sur la baie de Cancale.



Étape 3

Nantes - Périgueux - 260 km
Organisateurs :
Patrick Le Quillec et Marc Laskar

Après quelques heures passées au domaine vinicole du château de la Frémontoire, à Vertou, nous rejoignons le plan d'eau du Lambon près de Limoges, où nous attend un barbecue préparé par Marc Laskar. Après la visite des Cognac Hennessy, une soirée musicale à l'hôtel de L'Écluse est animée par une Morganiste.

Étape 4

Périgueux - Nogaro - 396 km
Organisateurs :
Marc Laskar, Maurice Charpentier et Brian Crabtree

Après le village médiéval de Monpazier, Port Ste-Marie, son maire, ses pruneaux et notre président Michel Braun.

Étape 5

Nogaro - Albi - 330 km
Organisateurs :
Maurice Charpentier et Brian Crabtree

Traversée des Gorges de l'Aveyron, absolument magnifiques ; puis, empruntant la route d'Albi, tout en laissant le village de Cordes-sur-Ciel sur notre droite, nous atteignons cette ville toute rose. Visite de la cathédrale et du musée Toulouse-Lautrec.

Étape 6

Albi - Carpentras
Organisateurs :
Maurice Charpentier, Brian Crabtree et Maurice Louche

Les routes des contreforts du Massif Central nous mènent directement aux caves de Roquefort Société. Qui a dit que le Tour de France était fatiguant ?

Étape 7

Carpentras - Montceau-les-Mines
Organisateurs :
Maurice Louche et Bernard Thévenard

À l'aube, passage à Bédouin puis montée du Ventoux sur 21,6 km. Vue splendide sur la région avant de redescendre sur Malaucène.

Pendant le repas l'aubergiste nous pousse la chansonnette à l'aide de sa boîte à musique avec la participation de quelques Morganistes – Annick, Paul, Jean-Louis…

Étape 8

Montceau-les-Mines - Troyes
Organisateurs : Bernard Thévenard et Alain Herman

Visite des vignobles de Bourgogne avant d'arriver au château de Savigny-les-Beaune pour une visite du musée de la moto, avions de chasse et voitures Abarth.

Étape 9

Troyes - Villiers s/Chatillon (Reims) - 130 km
Organisateurs : Alain Herman

52 participants pour la dernière étape. Fin du Tour de France à Villiers-sous-Châtillon où, croyez moi, le champagne coule à flot. Ovation à notre président Michel Braun et sa femme. Il est très difficile de se séparer tellement nous avons vécu une expérience inoubliable. ■

L'année 2019 sera celle du **110e anniversaire de la marque Morgan**.
Pourquoi ne pas profiter de cette occasion pour organiser sous ce thème à notre manière un nouveau **Tour de France des Régions ?**

Tour de piste hors du commun à Spa-Francorchamps

SLR : la Morgan de l'extrême

Rencontre exceptionnelle que celle d'André Granet avec une Morgan SLR. Son propriétaire, John Emberson, lui a fait partager sa passion. Contact.

Je l'ai rencontrée à Spa-Francorchamps, le 20 mai dernier. Cette SLR avait fait le déplacement de Grande-Bretagne. Parfois, les plus belles choses surgissent de la modification des règles de la compétition.

En effet, en 1963, la FIA a sanctionné la présence en compétition des « Spécial GT » et a autorisé l'introduction en circuit de prototypes issus de châssis standard, mais habillés de carrosseries aérodynamiques pour en tester les performances. C'est ainsi que sont nées de fabuleuses autos, comme la Jaguar Type E « Lightweight » – 12 exemplaires –, la Cobra Shelby Daytona – 6 ex. – et aussi, de manière moins connue, la Morgan SLR, avec seulement trois exemplaires fabriqués !

Le célèbre pilote de Morgan, Chris Lawrence, avait couru au Mans sur une Plus-4, notamment sur TOK258, en 1962. Mais pour 1964, Chris Lawrence décida d'utiliser un châssis de Morgan pour développer un nouveau prototype, radicalement différent, en vue de poursuivre la compétition. La Morgan SLR allait naître, dessinée par Chris Lawrence et son équipe, avec l'appui d'un autre coureur automobile, John Sprinzel. D'où les initiales SLR, pour *Sprinzel, Lawrence tune Racing*.

La carrosserie aérodynamique donna à l'engin un nouveau potentiel, puisqu'il fut chronométré à plus de 210 km/h dans la ligne de Mulsanne au Mans, avec le moteur Triumph TR, celui de la Plus-4. Bien que la première Morgan SLR fut réservée à un pilote Morgan, Pip Arnold, c'est en fait Gordon Price qui en a pris le volant après avoir donné le châssis de sa Morgan Plus-4, 581 DOK ; les carrosseries en aluminium étant confiée à l'atelier Williams et Pritchard, qui réalisa les trois exemplaires de SLR.

Événement rare : les trois Morgan SLR ont eu l'occasion de tourner ensemble à Silverstone.

John Emberson tourne sur de nombreux circuits européens cette année et sera au Castelet à l'automne.

La première Morgan SLR fut sérieusement endommagée à Silverstone par Gordon Price et ne fut réparée que lorsque les deux autres SLR furent achevées. Cette première auto était rouge et, bien qu'accidentée à Silverstone en 1975, elle est connue comme la *Red Car*.

Trois exemplaires au monde

La seconde Morgan SLR fut terminée juste à temps pour Pip Arnold et Chris Lawrence qui concouraient en 1964 aux « 500 km de Francorchamps ». La légende dit que c'est parce qu'il n'y avait plus le temps de la peindre que cette SLR arriva brut d'aluminium à Spa et qu'il fallut la polir sur place avant son départ en compétition ! Cette deuxième voiture est restée dans sa robe d'aluminium poli jusqu'à aujourd'hui et elle est connue comme étant la *Silver Car*. C'est elle que tous les membres du Morgan Club de France, présents à Francorchamps le 21 mai, ont vu courir sur le circuit avec au volant son propriétaire, John Emberson. Et nous avons bien remarqué que c'est Catherine, son épouse, qui passait un dernier coup de polish sur la carrosserie pour qu'elle soit la plus belle au départ.

La troisième SLR fut réalisée par Chris Lawrence en personne, à partir du châssis de la 170 GWP. Un châssis bien connu de Plus-4, propriété de la Morgan Motor Company. Cet exemplaire appartient à Keith Ahlers, on la connaît sous le nom de *Green Car* (voir en p. 25).

Tous les passionnés de Morgan se plaisent à dire que la SLR est une magnifique création automobile, combinant les looks de la pocket Type E avec un arrière de Corvette.

Les trois SLR n'ont jamais couru ensemble dans les années 70. La *Red* et la *Silver* quittèrent l'Europe pour les États-Unis pendant plusieurs années et ce n'est qu'après leur rapatriement en Grande Bretagne qu'elles purent enfin courir toutes les trois à Silverstone, en 2010.

Aujourd'hui, les Morgan SLR continuent de fréquenter avec brio les circuits avec leur propriétaire au volant. La *Silver SLR* est très présente sur les circuits cette année. Après Spa, ce fut Dijon, puis Monza et enfin le Paul-Ricard. Vous pourrez facilement reconnaître John Emberson : sur sa combinaison de course, il porte le badge du Morgan Club de France. ■

John EMBERSON
et André GRANET

Toutes les infos sur le site du MCF

MOG 2017
du 21/09
IL RESTE QUELQUES PLACES !
tok258@wanadoo.fr
au 24/09
ALSACE

MOG 2018
En pôle position à Monaco
du 5 au 7 octobre 2018

Le MOG 2018 est programmé dans l'une des villes les plus emblématiques du sport automobile : Monaco. Arrêtez d'ores-et-déjà les dates des vendredi 5, samedi 6 et dimanche 7 octobre 2018. Notre séjour méditerranéen passera par la ville de Grâce, par la principauté de Séborga, empruntera les routes de la Corniche et surtout du mythique col du Turini. Au programme : le musée privé des automobiles de S.A.S. le prince de Monaco. Le MCF prendra ses quartiers au Fairmont Hôtel, situé en bordure du circuit de F1. Réservations ouvertes à la fin 2017.

Le nouveau livre de Jehan-Ch. de Penfentenyo

Grand-Prix 1913 : Morgan l'emporte !

Le Grand-prix de Picardie 1913 est la course la plus prestigieuse qui soit. Ce 5e GP de l'ACF marque la fin des roues en bois et des chaînes de transmission en course. C'est aussi le début des règlements sportifs et la première épreuve internationale où Morgan a brillé. L'été est torride, la foule s'y presse. Après quatre heures de course, la Morgan franchit la ligne, devant une Bédelia.

J.-Ch. de Penfentenyo, cyclecariste convaincu, a plongé dans le bouillonnement du Syndicat Cyclecariste et s'est voué aux voitures de sport d'avant-Guerre. Membre du « *Three Wheeler Morgan Club* », il s'est immergé dans l'histoire de la marque. Initié au sport automobile dans des épreuves organisées par l'Asave, il a piloté les TR3, AC Bristol, MG PA, MG J2, Aston-Martin Ulster et enfin un Morgan Super Sport : « *J'ai été intrigué par cette course où Morgan se disait vainqueur. Car les Français annonçaient la victoire de Bedelia ! Mais c'est bien notre marque qui a brillé, ce qui va déclencher l'importation par Darmont.* »

Éditeur : Michel de Maule, 41, rue de Richelieu 75001 Paris.
Tél. : 01 42 97 93 56 / micheldemaule.com.
Relié. L x H : 223,5 x 280 mm. 288 pages. 60 €

Beaumont Automobiles
45 rue Cambronne • 75015 Paris • France
B
Tel : +33 (0)1 45 51 38 60
www.bbeaumont.com • @morganparisbeaumont

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