

MORGAN MURMURES CHUCHOTEMENTS



Vol. 4, n°3/6, septembre 2011



Au **Puy Notre Dame**, Antoine a rencontré un bien curieux Morgan. Il s'agit d'un modèle **TT replica** ou Tourist Trophy. HFS avait construit en 1914 un **racer** en vue du TT de l'île de Man qui n'eut pas lieu, de par la déclaration de guerre. On le voit ici en **août 1919** avec **Ruth** à la course de côte de **Stile Kop**. Il remporta sa catégorie, voitures avec passagers, en franchissant la ligne à plus de 88 km/h. Il était équipé d'un **MAG 8** soupapes que HFS avait acquit avant la guerre. Il portait le n° d'immatriculation **CJ 743** que HFS utilisait depuis le début pour les véhicules de l'usine.



La vie du Club : j'avoue être assez dubitatif, pour ne pas dire perdu devant la situation de la Morgan Motor Company. Vu de l'extérieur la situation est en effet assez confuse. Les **Aero SS** ne sont plus fabriquées faute de commande et laissent derrière elles un stock de 80 moteurs inutilisés. Les **+4 SS 2011** ne sont pas homologuées mais promises pour septembre 2011. Le **3W** voit sa date de livraison aux clients reculer de mois en mois, mais l'usine a engrangé 480 commandes et les acomptes qui vont avec. L'**EvaGT**, elle aussi, est reculée d'un an et comme si la MMC n'avait pas assez à faire la voici engagée dans un projet de voiture électrique de sport dont deux exemplaires doivent être livrés en janvier 2012. Dans le même temps le bilan financier 2010 annonce des **bénéfices** historiques malgré des ventes inférieures de 25% à celle prévues. A cela s'ajoute la pression exercée sur les distributeurs pour qu'ils commandent toujours plus avec paiement d'avance. Les **dirigeants** de la MMC voudrait mettre la société en vente dans un proche avenir, qu'ils ne s'y prendraient pas autrement. Alors un conseil, gardez précieusement votre Morgan, elle vaut de l'or, et en plus si vous en avez la possibilité, achetez une bonne occasion, je suis persuadé que c'est un bon placement.

Votre secrétaire
Michel Coumes

Le Président
Guy Burnat

Le trésorier
Michel Lefebvre

THE LIFE OF THE MMC ou la vie de la Morgan Motor Company

Goodwood Festival of Speed. 30 juin-3 juillet.

Le stand de la MMC a vu une affluence record, grâce notamment au **nouveau 3W** en chair et en os dont le premier exemplaire de la série limitée ... oui déjà, et à une campagne de presse bien orchestrée. De nombreux pipoles sont venus se faire photographier à son volant, vedettes du showbiz, foutebaleur, voire même des journalistes automobiles !!! **Lord March**, propriétaire de Goodwood et organisateur, a ouvert le festival en montant la fameuse côte comme passager du 3W. Ce dernier remportant la palme de l'engin le plus bruyant. A voir la vidéo de la montée du 3W sur :

http://www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&v=v8_-cnLf3SY



Wilton House Classic Rendezvous and Supercar day. 14 août. C'est à l'invitation du **Duc de Pembroke** que Tcharylse s'est rendu dans sa résidence des environs de **Salisbury** au volant de l'Aeromax, accompagné par le 3W. Voitures de prestige, anciennes ou modernes, d'autres plus modestes permettent de récolter des fonds caritatifs. La MMC a aussi participé à la manifestation **Salon Privé** à Syon Park les 23 et 24 juin, qui rassemble les plus grandes marques de luxe, permettant à la gentry londonienne de



faire son marché. Au concours d'élégance du **Hurlingham Club** à Londres du 27 au 29 juillet, sponsoré par **Veuve Clicquot** et qui permet là aussi à la gentry de faire son marché mais sur des biens plus durables comme yachts, propriétés et pied à terre, bijoux, le tout de Luxe. Dans un registre tout différent elle était présente du 17 au 19 juin au **Three Counties Show** à Malvern (*ci-contre*). C'est un salon de l'Agriculture régional auquel la MMC participe depuis des

Années. Elle y a reçu le prix du plus beau stand. On y a cherché gentry et pipoles londoniens, mais ils n'apprécient ni les bottes en caoutchouc ni l'odeur de la ferme !!!

La MMC achète Aeroracing Limited (ARL). Charles Morgan a vendu ARL à la MMC pour 200 000 £. ARL avait été fondée par **Charles** et Tim Whitworth en 2001 en temps qu'écurie faisant courir l'**Aero 8 Dewalt** que l'on a vu au **Mans**. Ensuite la coquille servit à en faire la branche "compétition" de la MMC pour tout ce qui est des pièces et accessoires et l'organisation du **Morgan Challenge**. Ainsi l'ARL commercialisa le kit "circuit" de la **4/4 Sport** et était aussi chargée de la promotion et la commercialisation de la **+4 SS 2011**.



Three Counties Show



Goodwood Festival

Chiffres 2010 : Ils ont été publiés fin juin. Concernant la production **740 unités** ont été vendues, soit autant qu'en 2009, mais loin des **1 000 prévus**. Les 1 000 unités sont maintenues pour 2011, ce qui paraît bien ambitieux vu les retards accumulés. Le bilan financier est quant à lui très flatteur : **1,2 M€ de bénéfices** pour un chiffre d'affaire de **29 M€** (1,5 M€ pour 34 M€). Le dernier record appartenait à l'année 1999 avec 0,9 M€ (1,05 M€). Les bénéfices devraient encore se maintenir en 2011 avec l'arrêt de la gamme Aero. La répartition du CA est de 40% en UK, 41% pour l'Europe et 7,5% pour les USA.

De notre envoyé spécial à Malvern

Roadster V6 : la Série IV est en gestation et le changement le plus notable serait le moteur pour suivre l'évolution du fournisseur. Toujours Ford, toujours V6, mais les rumeurs vont bon train sur le modèle. Le **Mustang**, Ford Ti-VCT V6 de 305 bhp tiendrait la corde.

La descendante de la +8 : la rumeur court. Devant la mévente de l'Aero SS, l'usine se retrouve avec un stock de **80 moteurs** V8 BMW pour une valeur d'1 M de £ (1,2 M €). Il est donc question de faire renaître l'idée de **Mr Garret** directeur de la MMC en 2005 qui proposa une caisse de Classic sur un châssis d'Aero et qui fut rejetée à son départ en 2006.





Morgan +4 Super Sport 2011. Situation très confuse pour ce modèle anniversaire qui vous vous souvenez est une **édition limitée** à 60 exemplaires comme les 60 ans de la +4. Le premier problème, et non des moindres, est celui de **l'homologation** pas seulement pour l'Europe mais rien qu'au Royaume Uni. Je ne sais par quel mystère mais elle est considérée comme un type à part entière et l'usine ne semble pas avoir pris les devants sur cet aspect réglementaire. Pour l'export, le client devra faire une réception à titre isolée dans son pays !!! . Devant cet écueil les **agents** et a fortiori les **clients** ne se sont pas précipités pour passer commande et encore **moins** pour **payer** un acompte sur un véhicule dont on est pas sûr qu'il pourra rouler sur route ouverte. La dessus après avoir semble-t-il excusé le retard par la non fourniture des hard tops par le sous-traitant, la MMC annonce que celui-ci, le **hard top**, ne fait plus partie du panier sans en baisser le prix néanmoins. Enfin deux exemplaires ont été livrés directement par l'usine à des clients privilégiés sans passer par la case "agents" qui attendent toujours leur modèle de démonstration !!! . **Ambiance**, ambiance dans les chaumières outre Manche. **Tim Whitworth**, le directeur financier, pousse actuellement les agents à prendre livraison car les voitures sont prêtes. En effet il souhaite que toutes les voitures soient vendues et présentes aux mains de leurs clients lors de la célébration des 60 ans de la +4 à **Prescott** le 25 septembre. Un loupé en perspective ? . Le même Tim Whitworth, a néanmoins réalisé son rêve : il a pris livraison de sa **Porsche Carrera S** flambant neuve et peut ainsi la garer à côté de l'Aeromax de Tcharlsse !?!



Eva GT, la sportive pour toute la famille initialement prévue à la livraison courant 2012 sera présentée à Genève en 2012 pour livraison des exemplaires de démonstration fin de la même année et livraison aux clients après le salon de **Genève 2013**. Le prix en serait de 96 000 £ HT (115 000 €)

Les peintures Glasurit s'accommodaient mal du traitement Superform de l'aluminium des carrosseries. Nombre de clients voyaient au fil du temps la **peinture cloquer** sur les ailes, original, certes après la 4/4 taguée, mais pas toujours du goût des propriétaires. L'usine est donc revenue à son ancien fournisseur ICI Autocolor devenu Nexa Autocolor.





Morgan Three Wheeler : le problème des **vibrations** a été résolu par S&S avec une version modifiée du moteur. Le **châssis** est revu avec modification du train arrière et de la **transmission** pour répondre aux normes en vigueur au Royaume Uni. La disponibilité des modèles de démonstration aux agents anglais qui ont accepté de faire le chèque avant le 31 juillet, ils ne sont que 4, est prévue courant de ce mois de septembre, mais dans le même temps, devant le refus de payer des 16 autres, la MMC annule la présentation de septembre où les agents anglais devaient récupérer leurs engins de **démonstration**. Pour l'Europe seuls seront mis en production les 3W pour lesquels les importateurs auront payé l'intégralité de la facture, mais toujours pour les modèles de démonstration. Enfin la MMC retarde à la **fin 2012** les livraisons aux **USA**. Il semble que pour une fois la MMC ne fera pas supporter à ses clients la mise au point de son dernier modèle. Mais c'est quand même un beau bordel, excusez l'expression, si l'on y ajoute le loupé de la +4 SS 2011. L'usine annonce 480 commandes fermes dont 70% à l'export. Le prix de **25 000 £** hors taxes reste inchangé sauf pour les LHD (conduite à gauche) majoré de 15%. Mais ces commandes ont pour la plupart été signées sous réserve d'un essai concluant par le client oui mais les agents ou importateurs n'ont pas les modèles de démonstration !!!!.

En tout cas les premiers **essais** rapportés par la presse sont très **flatteurs**. Je ne vais pas tous vous les citer mais vous trouverez sur la toile pour **EVO**

http://www.evo.co.uk/carreviews/evocarreviews/269542/driven_morgan_3_wheeler.html

<http://www.pistonheads.com/roadtests/doc.asp?c=47&i=23884> pour **Pistonheads**

<http://www.youtube.com/watch?v=-4GZDN6eyU> pour la vidéo de **Fifth Gear**

Enfin **Jay Leno** le célèbre collectionneur et animateur de la série à succès "Jay Leno's garage" aux USA a profité de sa venue à Goodwood pour faire un saut à l'usine et essayer le 3W. Il en a fait une **vidéo** où l'on constate qu'il n'amuse pas le terrain.

<http://www.youtube.com/watch?v=CvVr9jU4I0>



Jay Leno lors de son passage à Malvern



Série limitée, déjà. Le 3W n'est pas encore livré aux clients que l'usine lance déjà en collaboration avec **Superdry** une série limitée de 200 pièces. Superdry est une société japonaise qui dessine et fait fabriquer des **vêtements** destinés aux pratiquants de roller et de surf des rues. Sa notoriété vient du port d'un de leur T shirt par David Beckham. Le premier exemplaire de la série était **présenté à Goodwood** début juillet puis à Knottle le Zout fin août. Le 3W sera livré avec une veste en cuir identique à celui de l'habitacle et portant le même numéro. Les spécifications sur le site de la MMC : <http://www.morgan3wheeler.co.uk/superdryedition.html>



La compétition : Les **coupes de l'age d'or, ci-dessus**, se sont déroulées à Dijon les 24 et 25 juin. Beau plateau de 3 Morgan **+4 SS**, **celles d'époques** et d'une des 3 **SLR**, la gris métal. Beau tir groupé des +4 qui finissent 3 - 7 et 8 de leur course et de la SLR qui termine 3^{ème} de sa classe dans la course des GT et Sport. Merci à **Jacques et Marc Henry** pour l'autorisation d'utiliser leurs photos.

La MMC à l'occasion de **Silverstone Classic** le 25 juillet, avait organisé une course réservée à 14 célébrités au profit du Bobby Moore Fund for Cancer Research (voir dernier Niouzes). La direction de la MMC avait usé de toute sa force de **persuasion** auprès des coureurs de la communauté Morgan pour le prêt de leur voiture. Les célébrités avaient eu quelques tours du petit circuit pour se faire la main avant de se lancer dans le grand bain. Sur 14, deux voitures ont été **détruites**.



L'une par un acteur nigérian lors des essais. L'autre par un ex footbaleur anglais qui dès le premier tour de la course tenta un **dépassement hasardeux** et se retrouva sur le béret après trois tonneaux. La vidéo sur

http://www.youtube.com/watch?v=WAU6Lv8zPXA&feature=player_embedded

Tout le monde a bien rigolé y compris les protagonistes, normal quand ce n'est pas toi qui paye, mais je vous rassure la MMC a promis de réparer les dégâts. Le rire a un peu jauni pour les propriétaires en particulier celui du Flying Morgan qui avait gagné le **Morgan Challenge** en 2009, 2010 et semblait bien parti pour un troisième titre qui lui aussi s'est envolé. Je ne donne pas les noms des 14, je n'en connaît pas une de ces célébrités.

LA VIE du MMC *or the life of the Méditerranée Morgan Club*

Les activistes du Clube.



L'ami **Antoine** a fait le déplacement du **Puy Notre Dame** où le plateau s'étouffe année après année. Comme toujours il nous en a rapporté de beaux clichés à déguster *sur le site, rubrique sorties/images.*

Sortie Pique Nique 25 juin 2011.

Elle s'annonçait sous de magnifiques présages: soleil torride, Mistral absent...20 autos attendues sur le parking du château de **Lourmarin**, pour la ballade vers l'Etang de la Bonde (au dessus de Pertuis), mais la ville célèbre de Camus avait omis de nous indiquer qu'il y avait aussi un **vide grenier** et qu'il allait être impossible de stationner ni même de s'arrêter... Ordre a été donné par **Lonlaï**, aux premiers arrivés de filer sur la route du road book à la recherche d'un emplacement de regroupement à découvrir, ce qui fut exécuté, mais dans la combe de Lourmarin, vers Apt, ce sont plutôt des virages tous les 50 m que des terrains susceptibles d'accueillir 20 Morgan. Il fut cependant découvert, mais à la sortie d'un virage, où le ralentissement était périlleux. Survenu peu après, le **Président** (ne désirant pas finir la soirée en examen) s'est posté 100 mètres avant pour indiquer aux Morgan arrivant qu'il fallait ralentir pour stationner à la sortie du prochain virage, etc... lorsque que tout le monde ou presque a rejoint, la



même manoeuvre s'est déployée pour que les voitures puissent sortir du parking improvisé...**Lonlaï** arrivé en arrière garde, nous sommes repartis pour suivre le chemin indiqué, soit 70 Kms de "routes Corse" pour rejoindre le camping de l'étang où une **collation** fut offerte par le Club aux participants, cette dernière fut appréciée même si le spectacle des "estivants" n'avait aucun similitude avec les participants à la réception du 14 Juillet dans les jardins de



ABEL BERTRAM *La fête au village*

l'Elysée. Nous sommes repartis pour rejoindre l'endroit prévu pour le **pique-nique**, à quelques Kms... prévenue, la Mairie avait simplement omis de nous signaler également que l'emplacement prévu, était occupé par la **fête du village** !!! la satisfaction de Lonlaï a été évidente...forte, mais restant dans les limites du gentleman...nous avons cependant réussi à dénicher aux limites d'un parking, un emplacement de 50 m² à l'ombre où nous nous sommes réfugiés de bon coeur pour boire le champagne destiné à saluer la guérison de **Monique Robert**.

L'atmosphère a été bonne et a été égayée par l'écroulement de deux tables de camping en plastique (dont l'une sortait du magasin) provoquant la chute de plusieurs personnes mais n'ayant aucune influence sur l'ambiance, ni sur la candidature posée par un couple de **Carry le Rouet** (les Le Carmese) qui n'a pas éprouvé de difficultés à réunir les parrainages indispensables à leur agrément au sein du M.M.C.

Vers 16 H tous les participants un peu ivres de soleil, (uniquement, comme leurs voitures abandonnées deux heures avant) se sont dispersés dans une ambiance au plus haut degré. De retour au garage, nous avons eu la satisfaction de connaître le résultat de **Ventoux Optique 2000**, organisé par Peter, plus de 100 voitures devaient monter cinq fois en deux jours le géant de Provence, en partie sur route fermée, redescendre sur Malaucène, rejoindre Bédoin par le col de la Madeleine et y participait les **Taboulet Lecaille**, à qui on pardonnera pour une fois, d'avoir abandonné les Morgan pour un speedster Porsche 356 pré A des années 50 (un vrai) avec lequel ils sont descendus et remontés à Paris par la N7 (pas d'autoroute pour les grand mères) bravo l'artiste



Couvre Chef

Ceux qui ont fait notre histoire : **William Boddy MBE**



(Member of the Order of the British Empire) **1913-2011**. Pendant plus de 80 ans Bill Boddy fut journaliste automobile dont 55 ans de 1936 à 1991, rédacteur en chef de la revue **Motorsport** dans laquelle il publia son premier article en 1930 et dont il fit la référence incontestée encore aujourd'hui. Très actif au sein du mouvement des véhicules anciens il lui a consacré de nombreux ouvrages dont un sur **Monthéry** qui fut longtemps le seul et une plaquette sur les Morgan

3W : The vintage years of the Morgan Three Wheeler. En 1952 il acheta le **+4 Flat Rad** de Peter Morgan, immatriculé **KAB 303**. Il relata son expérience, positive dans les colonnes de Motorsport. KAB 303 fut célèbre en Angleterre dans les années 70/80 pour ses nombreux prix en concours d'état. Il devint la propriété d'un de mes amis en 1996 et j'ai eu souvent le plaisir d'en apprécier les qualités à son volant.



THE MORGAN WORLD ou l'univers Morgan

Revue de presse sur la toile : je vous ai donné les principaux articles parus sur les premiers essais du MTW dans le sujet correspondant.

Faits divers : **Bonhams** avait en charge la vente aux enchères du Goodwood Festival of Speed. Le lot 450 n'était autre que la **4/4 Sport taguée** par le "peintre" scandinave et présentée comme une œuvre d'art, *mélange du psychédélique des années 60 et des graffitis urbains du XXI^{ème} siècle, mais garantie constructeur 2 ans sauf pour la peinture (sic dans le catalogue !!!)*. Elle n'a pas trouvée preneur au prix de réserve de 40 000 £. Au fait où en sommes nous des 10 exemplaires que le tagueur fou devait exécuter pour la MMC ? Mais un **4/4 DHC de 1947** et un **+4 Roadster Flat Rad de 1952** ont trouvé preneur à 17 250 £ et 25 588 £. Il est encore des gents de goût.

Edition limitée, oui mais les tombolas alors

British Horse Loggers Charitable Trust : cette association, présidée par le **Prince de Galles** se propose de perpétuer la race des chevaux de trait utilisé en milieu forestier pour le halage des troncs abattus et d'assurer la formation des futurs conducteurs. Elle organise une **tombola** dont le premier prix sera non pas une 4/4 Sport, mais un **3W offert** par la MMC. Tirage le 8 septembre 2012. Toujours dans le registre dons aux nécessiteux, la MMC offre la **location** d'un Morgan pour un **week-end** comme lot à la vente aux enchères organisée par le **Ronald McDonald House Charity** le 19 novembre 2011. Cette association s'occupe de trouver aux parents des lieux de résidence à proximité des hôpitaux où sont hospitalisés leurs enfants.



Morgan +E : vous vous souvenez de la LifeCar (Niouzes n°10), qui devait être propulsée par des moteurs à hydrogène puis en devenant LifeCar II par un moteur électrique. Bon, on efface tout et on recommence. La MMC a reçu une **aide de 100 000 £** pour le développement et la construction de deux voitures électriques d'ici janvier 2012. Elle s'associe pour se faire à **Zytek**, spécialiste des moteurs et à **Radshape** qui lui fournit les châssis en aluminium depuis 12 ans. Il suffit de prendre une Aero Super Sport, d'enlever le V8 et de le remplacer par un **moteur électrique de 70 KW**, soit 96 CV, selon les protagonistes de l'affaire. A suivre ...

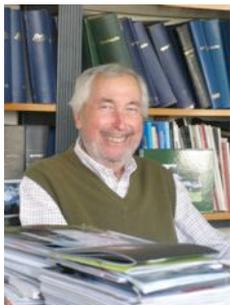
Un **troisième importateur** vient d'ouvrir ses portes en **Suède**.



Oui vous avez bien lu, un troisième pour un pays de cette taille, 10 M d'habitants, nous devrions alors en avoir 18, ce qui serait le gage d'une concurrence acharnée. Aussi, les fondateurs **d'Autostable** n'ont pu faire moins que d'inviter sa Majesté le **Roi Carl Gustav XVI** et sa royale épouse à l'inauguration. Le Roi de Suède est connu pour sa passion pour les voitures de sports dont il possède paraît-il une belle **collection**.

Toujours trouvé au chapitre "**Garantie**" du manuel d'utilisation ... 2009 :

La Motor Company Morgan : garantie du véhicule neuf. *La nouvelle garantie limitée du véhicule est la seule garantie expresse applicable à votre véhicule. MORGAN n'assume ni n'autorise personne à assumer pour elle toute autre obligation ou responsabilité en relation avec votre véhicule ou de cette garantie.* Je n'ai rien compris !!



José Rosinski s'est éteint à l'âge de 75 ans le 3 juin 2011. Né le 13 avril 1936, il intégra la rédaction de France Soir avec le bac en poche, dans le but de faire carrière dans le journalisme. C'était sans compter sur sa rencontre avec **René Cotton** qui le pousse vers la compétition automobile où il fit mieux que se défendre avec plusieurs titres de **Champion de France**. En 1961, son manager de l'époque et co-fondateur de Sport Auto, **Gérard Crombrac** lui propose le poste de journaliste essayeur au sein de la rédaction puis lui confie la rédaction en chef de **Champion**. Durant plusieurs années, il mènera de front cette double activité avant de se consacrer totalement au journalisme

automobile avec un talent fort apprécié, ajoutant la télévision à ses cordes où il commenta pendant plusieurs années les GP de F1. Si j'en parle c'est qu'il m'est arrivé de le rencontrer rue Brunel, chez les **frères Savoye**, Claude et Guy étant de ses amis. C'est pour cela qu'un des premiers essais de José Rosinski dans **Sport Auto** fut pour les deux voitures (4/4 compétition et +4 SS) que Guy et Claude pilotaient en compétition. *José Rosinski s'amuse au volant de deux Morgan* pour titre. Il posséda un temps une 4/4 2 places avec laquelle il déplaçait son mètre quatre vingt dix dans Paris.



Le Mans 1963 sur Alpine



R. Roche, J. Rosinski, J. Rédélé

En direct du Ouèbe Masteur :

Retrouvez toutes les photos de la journée pique-nique non, pardon, je n'en ai pas reçu. Mais celles d'Antoine au Puy Notre Dame y sont. Téléchargez le dernier Niouzes, la Revue et consulter les index des publications du Clube. La bibliothèque a vue sa présentation améliorée. Consultez les bulletins de la FFVE.

Identifiant : **monseigneur** **Mot de passe :** **valreas**

La Boutique du MMC

L'Ecusson brodé. Prix : 15 € port inclus.

L'Emblème de boutonnière. Prix : 20 € port inclus

La Plaque de calandre. Prix 65 € port inclus.

Pour commander, adresser vos dons sous forme d'un chèque à l'ordre de

MEDITERRANEE MORGAN CLUB .

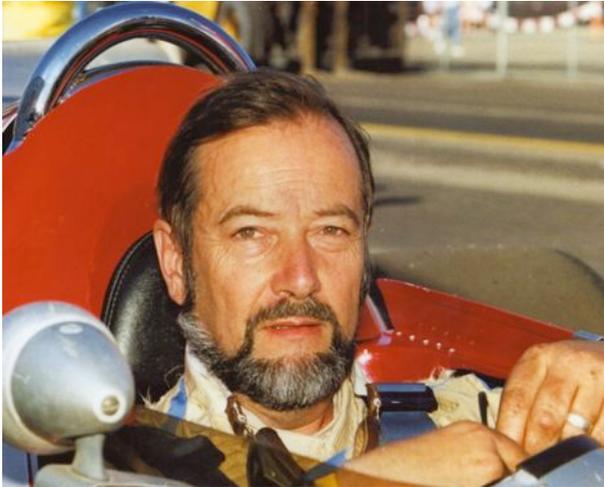
Michel LEFEBVRE

Les Vikings – 35D Impasse des Tennis

84600 VALREAS



CHRIS LAWRENCE 1933-2011



Chris Lawrence vient de décéder à l'âge de 78 ans. C'est une grande figure Morgan qui vient de disparaître. Ingénieur et pilote talentueux il accumula les succès au volant de sa Morgan +4, la fameuse **TOK 258**, dont la victoire de classe au Mans 1962 fut la consécration. Il fut ainsi à l'origine de la **+4 Super Sport** proposée par l'usine entre 1961 et 1968 dont il fournissait les moteurs. Ses talents s'exercèrent aussi chez **Deep Sanderson, Monica** et sur la **SLR** (Sprinze Lawrence Racing). Il termina sa carrière chez Morgan où il participa activement à l'élaboration de l'Aero 8. Les temps changent et j'avoue être très étonné que l'usine n'ait retenu que cet épisode dans une carrière pourtant bien remplie. De même la communauté Morgan semble maintenant plus attirée par les chromes et les gadgets que par l'histoire d'une marque centenaire, elle n'a retenu de Chris Lawrence que ce qu'il y a dans wikipedia Rien.



Première victoire avec TOK à Goodwood en 1959. Chris Lawrence fait la couverture d'Autosport

Comme beaucoup, Chris Lawrence fit ses premières armes au volant d'un **3 roues Morgan**, puis on le vit au volant d'une Bugatti 38, une MG NE Magnette, 6 cyl à compresseur qu'il modifia profondément. Ce fut au tour d'une AFM, voiture de conception allemande de l'après guerre motorisée par un moteur BMW 328 d'être modifiée. C'est en 1958 qu'il fait l'acquisition d'un **Morgan +4** de **1956** immatriculé TOK 258. Il a déjà pu apprécier les qualités des Morgan comme concurrents et souhaite enfin avoir une voiture compétitive. Après une minutieuse préparation hivernale, il remportera le **Freddy Dixon Trophy** (Championnat d'Angleterre des voitures de Sport de production) en 1959 avec 19 victoires sur 22 courses. A partir de 1960 il étend son domaine aux courses continentales. On le verra à **Spa**, au Nurburgring, à **Monza**, Clermont Ferrand et bien sur au **Mans** où il remportera la classe 2L avec R. Shepherd-Baron.



C.L. devant ses locaux et une partie de ses trophés à Londres. Il est en compagnie de Robin Gray. Nous sommes au milieu des années 70 et les deux pilotes ont repris du service avec TOK pour courir en course historiques. Il remporteront le championnat anglais en 1973 (ci-dessus).

Il créait **Lawrence Tune** en 1960 qui est un atelier de préparation moteurs à commencer par les Triumph TR2 qui équipent les Morgan SS. Lawrence Tune opérera ainsi jusqu'à la fin des années 70. Lawrence émigrera alors aux **Etats Unis** pour monter Lawrence Tune West,

qui reprend les activités de préparation moteurs mais aussi restauration de classiques qui causera sa faillite lors de l'effondrement du marché en 89/90. En 1961, il développe la **Deep Sanderson** de Formule Junior, (*en haut, à droite*) originale par sa propulsion à l'aide de deux moteurs et 4 roues motrices. Elle sera suivie par un modèle **GT**, la **301** dont une trentaine de kits furent construits.



Après la victoire de classe en 1962 avec TOK, C.L. veut promouvoir son coupé GT en tentant le même pari en classe 1 000 cc. Il s'engage en 1963 (*à gauche*) et 1964 (*à droite*). En 63, il est mis hors course pour insuffisance de distance alors qu'il remonte vers la 1^{ère} place de la classe, tenue par une Alpine. Abandon sur surchauffe en 64.

Après Deep Sanderson, Chris Lawrence sera contacté par **Jean Tastevin** pour être le chef de projet de la **Monica** qui hélas verra sa carrière interrompue car sortie en pleine "crise" pétrolière. Seule une poignée aura été livrée.



C.L. utilisait quotidiennement une Monica, comme ici au centenaire de la MMC

Les prototypes avaient été réalisés chez Williams & Pritchard à Londres

A son retour des USA, il sera contacté par **Marcos** pour les aider à développer la **LM 600**, leur voiture du Championnat International GT. Enfin retour au source en 1995 lorsqu'il est engagé par la **MMC** pour développer l'**Aero 8**.



C.L. intègre la MMC en 1995 et s'attelle au projet de la succession de la +8. Il travaille d'abord sur le châssis et les suspensions en utilisant la course comme banc d'essai. Charles s'inscrira ainsi au Championnat FIA GT en 1996 et 1997 et la LeMans série aux USA. Une fois ce travail réalisé, il passa au moteur et essaya longuement, en particulier à Miramas, le BMW qui fut retenu

La **Sprinzle LawrenceTune Racing** ou SLR. En 1962, Chris Lawrence et John Sprinzle commande à **Williams & Pritchard** une carrosserie GT afin de bénéficier d'un gain de poids et d'un meilleur aérodynamisme. D'après C.L. c'est à la suite d'une conversation avec **Huschke von Hanstein**, le directeur sportif de Porsche, à l'issue des 1 000 Km de Spa. Ce dernier avait assuré que C.L. ne pourrait le battre en 1963 grâce à l'arrivée de la **Porsche 904**, bien mieux profilé que le Morgan. Trois seront construites sur un châssis de Morgan +4 SS, une sur un Triumph TR4. Celle de Chris Lawrence arbora pendant un temps le n° TOK 258. Les trois sur châssis Morgan existent toujours.



Mai 1965, Brands Hatch Double 500 (ci-contre). Une course de 500 miles (800 km) le samedi et si vous terminez vous pouvez courir le dimanche soit 1600 km durant le ouïquinde. Chris Lawrence y engage la SLR. Il part en 7^{ème} ligne le samedi derrière les E Type , les Healey et MGB d'usine. A la fin du premier tour il est 1^{er}. Il gardera cette place jusqu'au 72^{ème} tour où il s'arrête sur bris d'un tube du cadre avant !!! Réparation de fortune qui le fait plonger au classement mais lui permet de finir et ainsi de courir le lendemain après une séance de soudure dans la nuit. Le dimanche même scénario au départ, mais la soudure tient et il finira 1^{er} de la 2^{ème} manche. Victoire sur les deux manches de John Rhodes/Warwick Banks sur MGB.



N'oubliant pas qu'il a fait ses études dans la **Royal Navy**, Chris Lawrence touchera aussi à la navigation. Outre qu'il participa à de nombreuses courses au large comme la Fastnet à la barre d'un superbe Schooner, il est à l'origine d'un système de **réfrigération** pour les containers et d'un **brevet de winch** qui s'avera un des meilleurs du moment.

La Goletta était un schooner de 30 tons construit en 1927. C.L. l'acheta en 1966 pour 4 500 £ qu'il emprunta à sa mère. Après une restauration complète, il navigua régulièrement, en particulier sur les côtes françaises. Il s'engagea aussi régulièrement dans les courses en Manche jusqu'en 1979 date de son départ aux USA. Il le motorisa avec un moteur V8 Martin, qu'il avait adapté. C'est ce même moteur qui devait équiper la Monica. Mais les doutes sur sa fiabilité lui firent préférer un V8 Chrysler.

Le 17 août 2011, deux jours après le décès de C.L., **Richard Shepherd-Baron**, son coéquipier du **Mans**, rédigeait ses lignes pour The **Mogwire**. **Lorne Goldman**, son rédacteur, nous a autorisé à en faire la traduction et la publication. Qu'il en soit remercié.

CHRIS LAWRENCE (1933-2011) **par Richard Shepherd-Barron pour the Morgan Wire**

Beaucoup a été dit à propos de notre aventure au **Mans**. Les rumeurs s'ajoutent au fil des décades. Il y a même cette légende qui veut que nous conduisîmes TOK d'Angleterre en France jusqu'au circuit. Celle là est vraie.

A l'époque, Chris tractait du moment sur une remorque derrière la vieille berline **Jaguar** qu'il possédait, bourrée de pièces détachées, d'outils et du minimum vital à la survie sur circuit. Nous nous sommes retrouvés chez lui avant de prendre la route du Mans. Il était prévu que Chris partirait devant avec TOK en remorque et que ma femme Penny et moi même partirions 30 minutes après lui. Mais nous n'avions pas roulé depuis une demi heure, que nous trouvâmes TOK abandonnée sur le bord de la route. Un mot de Chris à l'intérieur nous expliquait que la remorque avait cassé un **roulement**, qu'il nous fallait laisser notre voiture pour conduire TOK. Et ainsi elle rejoignit le Mans par ses propres moyens.

Mais le problème était que les voitures de course n'avait pas de siège passager. **Penny** s'assit à même le plancher durant tout le voyage et apprit à connaître plus que



n'importe qui l'état des routes britanniques et françaises!. Elle fit stoïquement de même lors du retour. C'est son souvenir du Mans !.

J'ai rencontré Chris pour la première fois en **1959** quand nous participions aux courses nationales ou de club à travers le Royaume Uni. Néanmoins nous firent vraiment connaissance au **Nurburgring** en **1960** alors qu'il copilotaît la **Lola-Climax** 1100 de Bill de Selincourt à l'occasion des 1000 Km, alors que je faisais équipe avec Bob Staples dans son **AC Ace-Bristol**. Ce fut ensuite Spa Francorchamps pour courir les séries sport et grand tourisme et les discussions aboutirent à me confier le volant d'une **Deep Sanderson** FJ (Formule Junior) de temps à autre.

Nos épouses, Penny et Jenny Lawrence ayant sympathisées, ne faisait qu'ajouter à la synergie de la petite équipe que nous formions. Je rejoignait Chris à plein temps à la fin de cette année là pour conduire un Morgan dans les courses internationales Grand Tourisme lors des deux saisons suivantes dont le point culminant fut notre victoire de classe au Mans 1962.

Chris était un **ingénieur** très intelligent et innovant qui ne développa et améliora pas seulement le Morgan Plus 4 avec le plus grand succès, mais doit aussi être mentionné pour la conception de la gamme Deep Sanderson (Formule Junior et GT), le brevet de suspension **Lawrencelink**, le dessin et le développement de la luxueuse GT française **Monica** et pour parachever sa carrière, la conception et le développement de la Morgan Aero 8 – les deux, voiture de production et voiture de course. L'Aero 8 changea complètement le concept et le futur de la **Morgan Company**.

Tout en développant ces voitures, Chris sut aussi les piloter face à une forte opposition et la battre dans de nombreuses catégories tout au long de sa carrière de pilote – qui inclus quelques sorties au volant d'une **Cooper-Ferrari** en Formule 1 à la fin des années 60. Nous nous entendions très bien et formions une équipe très complémentaire pour les courses d'endurance, étant de la même corpulence nous n'avions pas besoin de bricoler les sièges, et avantage supplémentaire, nous étions capables de réaliser pratiquement les mêmes temps sans tirer sur la voiture. Chris était particulièrement adroit et incroyablement **efficace** dans les courbes lentes ou moyennement rapides. Je ne pouvais pas me mesurer avec lui à Silverstone, Snetterton ou Crystal Palace, par exemple!. Nous avons vraiment eu une période heureuse avec notre petite équipe en 1961 et 1962, avec beaucoup de joies, quelques déceptions mais aussi des **succès majeurs**. J'ai d'excellents souvenirs de Chris et du temps que nous avons passé ensemble. Je suis sûr que nous avons eu plus de plaisir à courir à cette époque car l'atmosphère était beaucoup plus **décontractée**, même si nous étions là avec tout le sérieux que de jeunes adultes pouvaient montrer.

Traduction Jean Christophe Frot.

© Août 2011. Richard Shepherd-Baron et The Mog Wire.

Bibliographie : DVD "Behind the pit", films amateurs 8 mm de Mme Shepherd Barron retraçant les saisons de courses de C. Lawrence et R. Shepherd Barron en 61-62 avec les +4 SS. Spa, Nurburgring, Monza, Goodwood, Silverstone et bien sur Le Mans 1962. Remarquable avec les commentaires de son époux.

Les photos qui illustrent cet article sont extraites des ouvrages suivants :

Morgan Maverick, l'autobiographie de Chris Lawrence chez Douglas Lloveridge. Où l'on découvre que la version sur la venue par la route de TOK au Mans n'est pas la même !!

Morgan. First and the Last of the Real Sports car. Gregory Houston Bowden.

Morgan Sports Cars The Heritage Years 1954-1960. Alderson, Chapman, Atkins.

Morgan. The Last Survivor. Chris Harvey. 1987.

The Four-Wheeled Morgan. Ken Hill. 1980. Vol. 2 : The Cowled-Radiator Models.



1 000 Km du Nurburgring 1963. TOK, n°42, XRX 1, n°44, 170 GMP, n°43. Ces deux dernières feront 1^{er} et 2^{ème} de la classe. Ces trois là, courent toujours.



Essai du Roadster V6 par un novice, suite ... et fin.

Extraits de l'essai paru sur le Bar des Morgan

C'est après un rodage consciencieux que nous avons conduit l'auto vers la frontière de la **République Démocratique** des Pilotes, près de la ville de **Libertéchéry** où les locaux nous ont improvisé une piste tout à fait représentative de ce que l'on peut trouver sur les routes de France. Je vous explique : un Roadster et son pilote à l'arrêt en bas d'une cote qui lui présente 14 virages variés. 3 indigènes repartis sur un parcours très dégagé et un guetteur en haut de la côte qui se gratte la narine gauche en cas d'interférence avec la circulation. Une espèce de rond-point au sommet, donc virage en épingle pour un retour en descente et les 14 virages dans l'autre sens. Il est 7h du matin, c'est parti !

Je précise qu'il n'est pas question de faire péter un temps (et éventuellement de casser du bois) , mais de mettre la voiture dans des conditions où l'on a besoin de corriger pour rester sur le goudron. Pourtant l'endroit s'y prête et nous connaissons les temps de référence puisqu'il s'y déroule régulièrement des montées officielles. Nous avons proscrit le chrono pour ne pas se laisser griser par un enjeu hors de propos. Les conditions du test : route sèche, en excellent état sur les deux premiers tiers, bosselée ensuite, température 13°, ciel couvert ...À suivre !

LA MONTEE (sur le sec) :

Je m'applique à ne pas prendre plus de 6000 rpm, ce qui est suffisant pour aller trop vite.

En 1^{ère}, on comprend que l'on pilote une auto sans aucune assistance électronique : le pied droit doit doser la souffrance des pneus qui geignent. En seconde, même dosage car ça continuerait à cirer, idem en 3^{ème}, mais le premier virage est déjà là, pris à 70 un poil trop vite avec un très léger sous virage. Troisième on passe les 100 (et l'on peut largement dépasser les 130) et un droite-gauche dans lequel la voiture se stabilise remarquablement bien en freinant dans les 20m de ligne droite disponible. Ça repart à 90, roue avant intérieure légèrement décollée, train arrière chargé, accélérateur à fond, sensation exceptionnelle de sortir du tournant pleine balle !

Je monte sur les freins car j'ai été présomptueux de vouloir enquiller la 4^{ème} quand une petite "limite zone rouge" a 6500 rpm en 3^{ème} aurait suffi.... La voiture plonge dans le suivant, avec une erreur de ma part : un peu trop braqué, donc tendance tout droit. Ce n'est pas le moment de freiner davantage, on s'en sort en réduisant le braquage et en...accélération pour amorcer un léger travers. Le transfert de la masse redonne du punch au train arrière et l'autobloquant finit le travail. C'est ainsi que l'on arrive en haut du parcours, on tape à fond dans les freins histoire de vérifier l'absence d'ABS (je bloque une milliseconde une roue arrière), le tour du rond-point en dérive des 4 roues en 2^{ème} et c'est reparti dans l'autre sens.





LA DESCENTE (sur le sec) :

A vrai dire, pas de différence notable, la voiture est légère et puissante, il n'y a qu'au freinage où je vais devoir m'appliquer un peu plus. J'ai l'impression de trouver la clef du comportement plus facilement cette fois. Ça doit passer un peu plus vite et pas seulement à cause de la gravité. Sur la partie haute, ça tressaute vraiment beaucoup à ce rythme. Je ne corrige pas les écarts, d'ailleurs minimes, mais qui inquiètent un peu au début. Je dis "écarts" et pas "embardées", c'est-à-dire des mouvements brutaux en latéral de l'ordre de 20 à 30 cm. Encore une fois la direction est étonnante : elle est précise, communicative, réactive, un pur bonheur. Dans la partie basse, le revêtement est excellent et la trajectoire peut l'être aussi, bien entendu

SUR LE MOUILLE, c'est la même chose sauf que c'est pas pareil... Sur la portion basse (en bon état), pas de difficultés majeures sauf que ça glisse franchement et franchement plus tôt. Le sous-virage en cas de comportement présomptueux

devient scabreux et le transfert des masses vers l'arrière, susceptible de vous sauver la mise, est terriblement plus lent. Si bien que vous êtes hors limite... Dans la partie haute détériorée, je recommande de passer un coude au-dessus de la portière et de regarder pousser les champignons. Il y a bien "embardées" et non plus "écarts", et à moins de disposer de pneus spéciaux, je vois mal cet engin rester sur le macadam à un rythme soutenu. Par contre, le rond-point permet des figures de "kéké" (rien à voir avec Rosberg) à peu de frais : ça tourne tout seul sur les gaz ! La descente se doit d'être abordée avec circonspection, parce que sur le mouillé, la gravité prend une autre importance. On va donc freiner plus tôt, mais on peut cette fois utiliser une autre technique pour faire tourner la voiture sans trop braquer (et déclencher un sous virage) : un petit (minuscule) appel/contre-appel et l'arrière va partir en légère dérive – à condition d'avoir fini le freinage- sinon c'est le tête à queue assuré.

CONCLUSION : Je dirais que ce Morgan est une voiture très rapide et saine, à condition de rentrer limite dans le virage pour en ressortir à fond. L'inverse me semble un exercice risqué que mes compétences ne me permettent pas de maîtriser. Vous verrez : si vous sentez votre roue avant intérieure soulager légèrement, et qu'en même temps vos fesses s'enfoncent dans le siège pendant que les pots d'échappement se rapprochent du bitume, vous atteignez l'attitude caractéristique d'une propulsion sportive en plein effort efficace. Rappelez-vous : pour conduire avec les fesses, il faut que les fesses en question soient aussi proches de la route que possible, c'est-à-dire auto en appui arrière. Le talon-pointe mérite un réglage de la pédale de droite, un poil trop basse pour bien relancer les rpm entre deux vitesses. Facile...c'est déjà fait. **Clint**





Deux clichés illustrant l'atmosphère des courses des années 50/70. *En haut*, nous sommes à **Oulton Park** en août 1960. Chris **Lawrence** s'affaire sur TOK entre la Deep Sanderson FJ et l'Herald. A l'arrière, à gauche, le camion Fordson, la caravane et la **Jaguar MK VII**. *En bas*, la +4 de **Peter** Morgan à gauche et TOK 258, **rouge**, sa couleur initiale. **Les Fagg** est au volant de TOK et c'est Chris Lawrence au volant de la voiture de Peter. Nous sommes à **Snetterton** en 1959.





Nous avons parlé des voitures de la famille dans le précédent numéro. Parlons des n° d'immatriculation. Nous avons vu CJ 743 au début de la revue. **AB 16** apparaît dans les années 20 et est régulièrement apposé sur les 3W que **HFS** engage en compétition. *Ci-dessus* il est en compagnie de son épouse Ruth, au volant d'un Aero, lors d'un trial disputé dans le **Derbyshire** en 1926. *Ci-dessous*, **Peter** et son fidèle collie **Jade** au volant de son +8 immatriculé **AB 16**. Auparavant il avait apposée la même plaque sur la Ferrari 365 GT4 qu'il avait acquise. J'ai vu longtemps cette dernière sous la poussière à **Malvern**. Peter devait préférer les Morgan !!! Cette photo illustrera le catalogue en 1993.

