

the french morgan



sports car club



news n° 15

correspondance : f.m.s.c.c. % ch. kachelmann 23 av. jean moulin 75014 paris

EDITORIAL

Chers Amis,

Après bien des efforts la nouvelle organisation du Club est enfin en place et commence à porter ses fruits. Les sorties et les rencontres se multiplient, les délégations régionales se mettent en place, le service pièces détachées et la boutique du Club fonctionnent. Tout cela ne s'est pas fait sans mal et je tiens à remercier tous ceux qui y ont participé et en particulier Monsieur MARGOUX, BOISVIEUX, FROT, VASCO, TESSANDIER, ALSAMORA et LOUCHE.

A la suite de l'appel paru dans le dernier numéro de NEWS nous avons reçu pour l'année 77-78, 28 adhésions. Sachant que nous en attendions une cinquantaine, ce chiffre reste très nettement insuffisant et ce d'autant plus qu'il s'agit de la part de très nombreux amis d'une pure négligence ou d'un oubli.

Je lance donc un nouvel appel pour que tous les anciens membres, tous ceux qui participent à la vie du Club et tous les fanatiques de H.F.S. MORGAN en général se mettent en règle et retournent la carte d'adhésion qui se trouve dans ce bulletin, accompagnée de leur cotisation.

Plus nous seront nombreux, mieux sera assuré le succès et l'avenir de notre Club.

Merci à tous.

LE PRESIDENT,

C. KACHELMANN

NOUVELLES DU CLUB

MODIFICATION DU BUREAU

Un certain nombre de démissions nous ont contraint à modifier la composition du bureau qui est maintenant la suivante :

- | | |
|--|--|
| Président d'Honneur | Patrick BOISVIEUX Les Salinières 44500 LA BAULE Tél. (40) 60.55.13 |
| Président | Charles KACHELMANN 23, Avenue Jean Moulin 75014 PARIS Tél. 542.80.06 |
| Secrétaire Général | Alain TESSANDIER 249, rue Félix Faure 76620 LE HAVRE Tél. (35) 22.81.77 |
| Trésorier | Pierre MARGOUX 66, rue Hoffmann 92340 BOURG LA REINE Tél. 660.15.24 |
| Délégué chargé de la "Boutique du Club" | dito Président d'Honneur |
| Délégué chargé des "Pièces détachées" | dito Président |
| Délégué Régional pour le Sud Ouest | Yvon ALSAMORA 42, rue du Capitaine Escudié 31000 TOULOUSE Tél. (61) 62.63.78 |
| Délégué Régional pour le Sud Est | Maurice LOUCHE Campagne Cambronne Quartier Joncquerolles 13980 ALLEINS Tél. (90) 57.40.82 |
| Délégué Régional pour l'Ouest | dito Président d'Honneur |

Nous sommes toujours à la recherche d'un Délégué pour la Région Est : les postulants seront les bienvenus.

LA BOUTIQUE DU CLUB

Nous avons eu beaucoup de difficultés avec nos fournisseurs du Club anglais qui exigent que les membres du club français soient affiliés à la maison mère et payent une redevance. Malgré un abondant échange de correspondance, nos amis britanniques n'ont rien voulu entendre et on peut s'étonner de l'absence totale de compréhension et de soutien de la part de ces gens. Il faut croire que la création de clubs étrangers ne les intéresse pas, tellement ils sont persuadés que le seul vrai club ne peut être qu'anglais.

En tout état de cause il n'est pas question de rompre les ponts avec nos sources, aussi le bureau a-t-il décidé de céder et de payer la redevance. En conséquence et sauf pour nos amis qui sont déjà affiliés au club anglais il a été décidé de porter la cotisation à 170 F au lieu de 100 F ce qui du même coup permettra à tout le monde de recevoir le bulletin mensuel du club anglais "MISCELLANY". Bien entendu ceci n'est valable que pour les nouveaux adhérents et les cotisations de l'année prochaine. En attendant vous pouvez toujours adresser vos commandes au siège du Club 23, Avenue Jean Moulin 75014 PARIS.

Attention : les Badges de calandre sont momentanément épuisés et demandront plusieurs mois de délai.

ACTIVITES DE LA SECTION "REGION PARISIENNE"

Après la sympathique sortie du 26 juin en forêt de Fontainebleau, le Club de la Région Parisienne envisage une nouvelle sortie pour la fin du mois de Novembre sur un circuit des environs. Des invitations individuelles seront envoyées à tous les Membres.

LA SORTIE D'ETE DE LA CONFRERIE MORGANIQUE D'ILE DE FRANCE LE 26 JUIN

Oyez seigneurs, gentes damoiseaux, vilains et cerfs, je vais vous bailler les aventures survenues à six membres de la confrerie morganique qui, dès potron-minet avaient rejoint la porte d'Orléans faisant fi du temps hivernal qui engourdissait leurs pauvres mains sur les brides .

Parmi les quatre preux chevaliers, trois effectuaient leur première croisade au sein de la confrerie; ils étaient tous accompagnés de leurs écuyers et pages, leur rossinantes toussaient d'impatience en tenue d'apparat et harnais .

Le soleil au zénith et caché par les nues, nous prîmes la route de Jérusalem, surnommée Autoroute du Sud par les croquants de la région.
Le trésorier et sa demoiselle étaient envoyés en éclaireurs.

C'est à la croisée des chemins de l'Obélisque, près de Fontainebleau, que nous attendaient nos renforts en les personnes du Grand Maître Kachelmann de Montereau et de son fidèle Sancho Domingues .

Il nous fallait entrer maintenant dans la grande forêt et y trouver place pour un campement avant la nuit . Nous prenions des chemins où nos montures glissaient du train-arrière et caressaient du ventre les souches dégarnies (certains membres reconsidèrent, dès à présent, l'idée de fusionner avec le Range Rover Club pour le prochain rallye des Cimes) .

Les ondées passagères nous chassèrent de notre premier camp établi à l'abri du soleil absent ce jour là . Nous craignons de mouiller nos armures avant le combat. Sancho, excellent guide, et connaissant bien la forêt, nous mena à une sorte de grange de fer, par de noirs et étroits chemins bordés de ronces .

Là les mitrons sortirent des paniers un succulent repas savamment mitonné, de jambon cru, tomates et oeufs durs. Les ripailles allaient rondement et chacun contait ses épopées mémorables en vert langage, provoquant des explosions de rire dont les éclats se plantaient dans l'écorce des arbres proches.

Dans cette joyeuse insouciance, nos guetteurs distraits n'avaient pas vu que l'ennemi nous cernait peu à peu : des manants arnachés d'un curieux heaume chevauchaient de bizarres chariots dont les deux roues placées l'une derrière l'autre déplaçaient moult poussière. Ils tournicotaient au milieu des arbres avec agilité tentant d'effrayer nos gens. Leurs engins malfaisants crachaient par l'arrière-train une humeur dont le bruit rappelle celui que laisse échapper le cheval dans l'effort, mais la quantité en était maintes fois plus grande, et l'odeur plus chatoyante évoquait les huiles d'Arabie.

Optant pour la fuite, afin de ne pas engager dans un combat incertain des troupes dont nous avons besoin en la confrérie, nous quittâmes promptement les lieux. Guidés par la constellation d'Orion, nous parvenions à un estaminet tenu par une vieille bohémienne. Elle nous conta la fabuleuse hérédité de son long chien cerbère aux courtes pattes, devant de chaudes infusions. Puis notre Grand Maître divagua quelques instants sur le mystère qui le préoccupe depuis le dernier conseil : comment les frères Wallons et Flamands se sont-ils joints à lui à la Bastille; il a trouvé là, la quête d'un nouveau Graal ?

Notre tenancière nous instruit qu'en longeant le grand fleuve Seine, nous trouverions une auberge proposant doux breuvages aux voyageurs. La route fût prise au grand galop jusqu'au lieu indiqué. Le grand Alchimiste-trésorier et sa gente dame retournèrent à leurs cornues, lunettes d'astronomie et grimoirs pour transformer nos bons écus d'or en bon litres de naphte pour la prochaine réunion.

Le Chevalier Couderc offrit des boissons blondes amenées en terre Franque par les Saxons, puis nous laissa. Il nous privait ainsi de notre mascotte, sa progéniture mâle, aimée et unique, héritier de trois ans rendu robuste et instruit par des expéditions régulièrement menées en Corèze.*

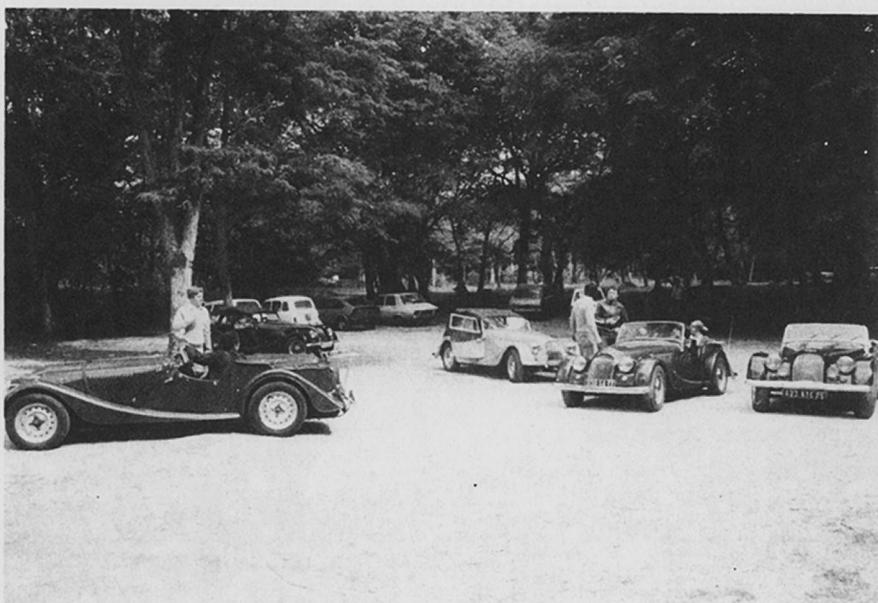
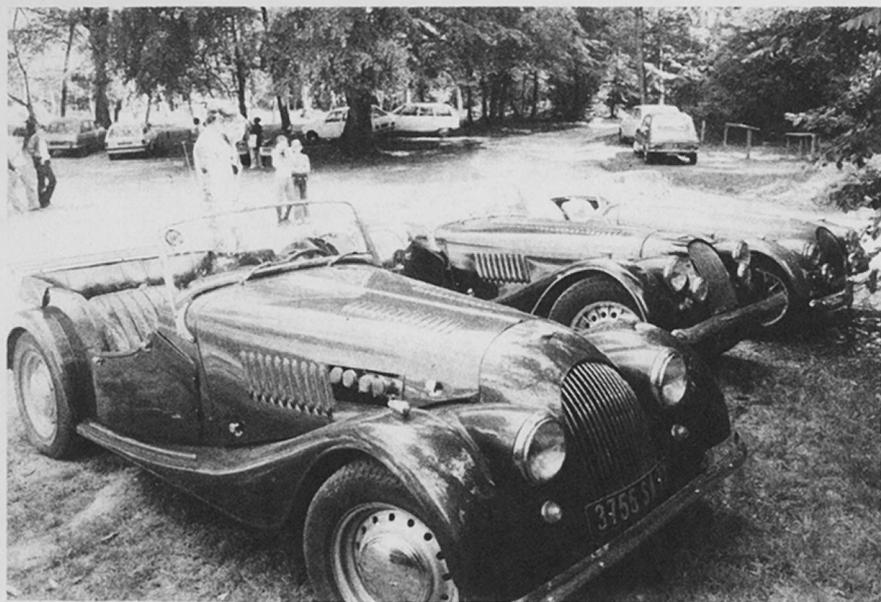
Auparavant, l'hôtesse de ces lieux charmeurs avait envoyé une estafette mander les services de gardes du roy vêtus de bleu pour dégager la route, emputée de la moitié de sa largeur par nos montures. Ils promirent méchamment gabelle à qui n'obéirait.

Après d'aussi exquis moments, notre Grand Maître dissout l'Assemblée. L'un des vassaux avait fatigué sa monture et la barrique arrière contenant la précieuse huile, que les caravaniers d'Orient nous vendent si cher, fuyait comme l'appendice sous-ventral d'une statuette célèbre en capitale Wallone .

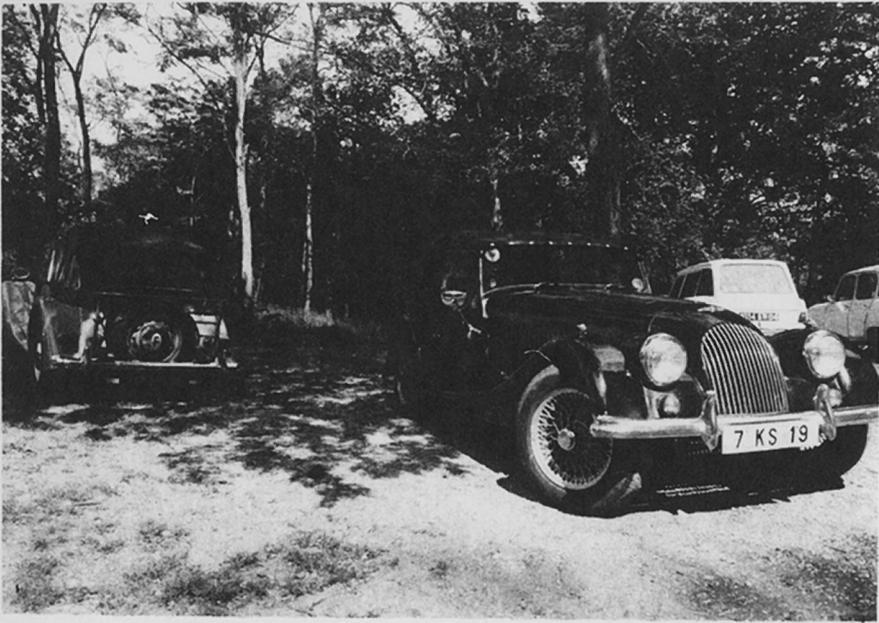
Il nous fallait retourner chez nous avant que la blanche lune chasse le brillant Phoebus . Les apprentis-sorciers soigneront les humerus de nos Pégases et les prépareront pour les réjouissances fixées à l'équinoxe d'Automne . Espérons y jouir par l'oeil et l'oreille de la présence en nombre des nobles Anciens .

Jehan-Frédhéric de Shaterton
Chevalier de l'Ordre du
Ressort à Boudin

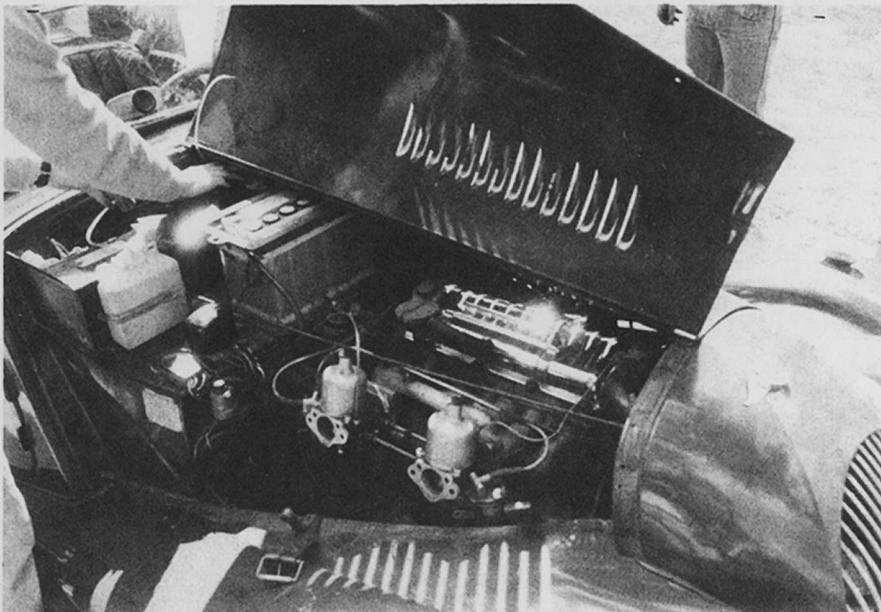
Corèze : Lointaine seigneurie du Sud , vassale du roy de France, où l'on signale encore des indigènes utilisant la traction hippomobile .



la sortie du 26 juin



la sortie du 26 juin



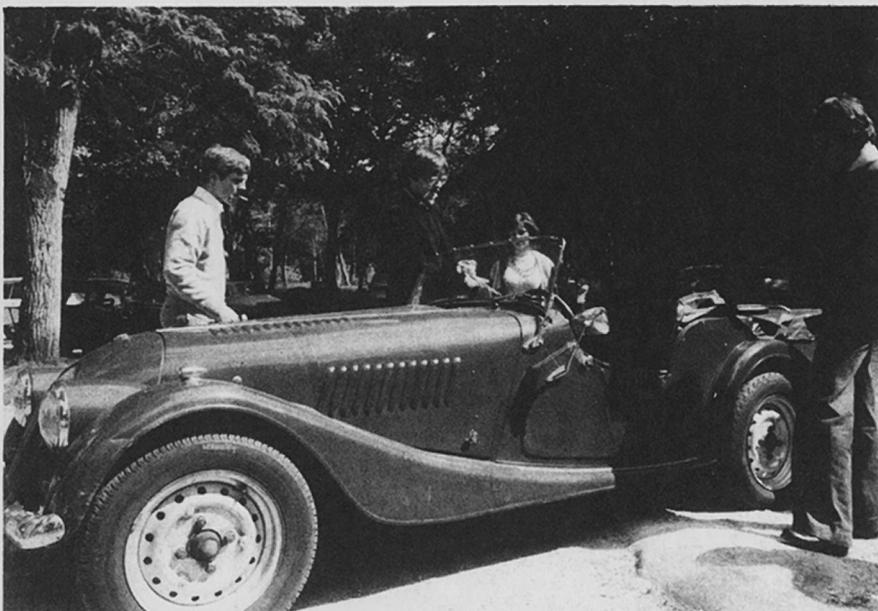
la sortie du 26 juin



la sortie du 26 juin



la sortie du 26 juin



la sortie du 26 juin

MALVERN LINK ET LA TRADITION

UNE VISITE CHEZ PETER MORGAN, QUI MAINTIENT VAILLAMMENT LA TRADITION FAMILIALE

Les partisans de l'ancien, du conservatisme, du vent dans la figure, de la protection vestimentaire contre le gel et de la mécanique primitive, trouvent rassurant que deux authentiques voitures de sport soient encore construites : la H.R.G et la MORGAN .

Dans leur esprit, toutes les voitures qui ne roulent pas comme une moissonneuse Mc Cormick, n'a pas de vitres amovibles et une protection aux intempéries quasi vestigiale et n'est pas dotée de roues à rayons, en étant à la fois légère et souple, mais incassable, ne sont que des hybrides efféminés .

Maintenant que la H.R.G a été récupérée par les ancêtres, la MORGAN, pensent-ils, est condamnée à tenir seule le flambeau de la tradition .

Pour cette race de puristes, la MORGAN est l'animal en voie de disparition du monde automobile, il faut la protéger pour qu'elle ne soit pas reléguée avec les amateurs fraternels, propriétaires de voitures anciennes.

Les conducteurs de voitures de sport de la vieille école, en admettant la défaite, permettraient que les MORGAN soient conduites par des adolescents, des femmes entre deux âges, des beatnicks ou des bricoleurs un peu gras. en cédant du terrain, ils associeraient les MORGAN à la race des K.3 Magnettes et ne vendraient plus leur MORGAN qu'à des propriétaires attentionnés de MG TC et des diplômés de Watkins Glen de 1950 .

Pour ces dinosaures du domaine motorisé, nous voudrions raconter notre visite à Malvern Link .

L'usine de briques rouges ne présentait aucun signe particulier, cela aurait pu être une fabrique de "treets", seules les initiales M.M laissaient supposer que cela pouvait être la "MORGAN MOTOR Co Ltd" . Le précédent Mr MORGAN qui avait fabriqué la première trois-roues en 1910 est mort l'été dernier, et son fils Peter, continue à préserver le métier et la tradition.

C'était la première fois que nous approchions l'antre d'un Grand Mogol de la mécanique. Nous glissâmes une carte de presse et une lettre de recommandations dans la main humide d'une dame des années vingt, qui les porta dans le sanctuaire des sanctuaires. Qu'y avait-il à l'intérieur , de la moquette aux murs ? des meubles "design" ? des corbeilles à papier ornées de pompons?

Entrez, nous dit Peter Morgan, une sorte de grand gars au visage buriné par le vent , portant une veste sport avec des ronds de cuir aux coudes. Asseyez-vous, il n'y avait pas un endroit où s'asseoir, les deux fauteuils de chêne étaient visiblement utilisés comme classeurs. Un vieux bureau démodé batti au milieu de la pièce, était encombré de dossiers et éclairé par une seule lampe descendant du plafond .

Sur les murs, des photos des premières MORGAN trois-roues, construites cinquante auparavant . Une plaque sur un mur récapitulait les nombreuses victoires des MORGAN à travers les âges; la première datant de 1912 .

Nous racontâmes à Peter Morgan plusieurs légendes sur les MORGAN ayant cours aux Etats Unis :

Que MORGAN était la plus petite manufacture d'automobiles au monde et produisait six voitures par semaine .

"Non nous en sommes à neuf par semaine, nous pourrions en faire douze , et nous voudrions tripler la production". Nous lui demandons comment est répartie la production ? "80% aux Etats Unis, 50-50 pour les côtes Est et Ouest".

Toutes les MORGAN depuis la première ont été peintes par le même homme .

Visiblement cela déprima Peter Morgan, mais en véritable gentleman anglais, il nous fit une réponse directe et courtoise :

"Il y a plusieurs années, un seul homme peignait toutes les MORGAN et utilisait un pinceau, et même plusieurs en fait, mais aujourd'hui DEUX hommes les peignent. L'un pose les deux sous-couches, et l'autre les deux couches de couleur" puis, il ajouta pensivement, "Ils utilisent des pistolets" .

La suspension d'une MORGAN est si raide, qu'il faut mettre entre ses maxillaires des protège-dents de boxeur, même sur les autoroutes asphaltées .

commentaire de Peter Morgan : "Papa aurait apprécié". En fait, cette caractéristique est précisément plus proche de la vérité que de l'humour. Tout propriétaire de MORGAN en vous présentant son engin, vous suggérera de tester la suspension avant, en appuyant sur les pare-chocs . Vous le ferez et rien ne se passera, pas même la plus petite partie d'un pousse de souplesse ! Tout va bien ?

Eh bien les conducteurs de MORGAN semblent apprécier. Les passagers peuvent amener leur protège-dents personnel.

La conversation dériva vers la forme de la MORGAN et surtout l'avant . Comme les propriétaires américains, Peter Morgan n'est pas satisfait de la calandre et des phares rapportés, il préfère aussi l'ancien radiateur et les phares individuels, typiques des anciennes voitures. Si le type de conception, dans le futur, est de produire une voiture plus particulière, avec une plus grande originalité, nous espérons revenir à une forme plus proche des modèles antérieurs. Le gros problème est posé par les phares . Notre fournisseur a interrompu la fabrication de phares individuels, aussi nous avons été contraints à la forme actuelle .

Le vieux radiateur actuel était terriblement difficile à nettoyer, mais vous pourrez dire aux propriétaires américains que la forme ancienne n'a pas été oubliée .

Nous nous inquiétâmes de ce qui avait amené la fin des trois-roues : "Au départ, c'était une histoire d'argent. L'acheteur avait intérêt, pour des questions de taxes, à acheter un engin de moins de quatre roues et d'un poids inférieur à 1800 livres. Le modèle fut interrompu lorsque nous commençâmes à équiper les voitures d'un moteur plus lourds; le Vanguard en 1950 .

Rappelant le délai de livraison du roadster, nous demandions ce qu'il en était pour le superbe coupé "drophead" et cette réponse à la prière des pères de famille qu'est la quatre places .

"Celà prend un peu plus de temps" concéda t-il. En fait, nos propres observations dans la fabrique nous indiquerons que seul un homme extrêmement patient peut commander ces deux modèles, le gros du travail consistant à pourvoir aux demandes du roadster deux places (tourer comme on l'appelle en Angleterre) .

Mr Derek Day, chef de la construction, nous montra aimablement chaque pouce-carré de l'usine, où les artisans et le personnel de bureau sont à peu près cent . Nous avons eu du mal à garder nos mains dans nos poches en déambulant le long des rayons du magasin des pièces détachées. Plusieurs douzaines de roadsters, plus quatre finis étaient alignés attendant l'embarquement . Nous demandions à voir un modèle compétition au châssis en aluminium .

Des photos racontent leur histoire, anciens employés aux côtés de jeunes apprentis. Des mains attentives et prudentes à chaque phase de travail . Une atmosphère de fidélité et de fierté ressort de chaque atelier . L'odeur des bois coupés à la charpenterie. Le parfum nostalgique de ce qui a été appelé un "classique contemporain" prenant forme sous les mains qui n'ignorent pas les astuces de la construction d'un arrière en "queue de poisson" .

Nous nous sommes arrêtés un moment pour parler aux employés . La plupart d'entre-eux ont travaillé ici toute leur vie . Ils sont fiers du résultat bien que leur meilleur travail ne leur paraisse pas assez bon encore . Visiblement ces hommes sont d'abord des artisans et ensuite des employés .

Une arrière salle contenait une demie douzaine de roadsters poussiéreux, salis par la boue des routes . Celles-là; nous dit Mr Derek appartient à des américains qui prennent livraison de leur voiture ici, puis passent leurs vacances en Grande Bretagne.

Maintenant nous leur enverrons leur voiture lorsque nous aurons le temps, ajouta t-il .
 Nous sommes sûrs que celà vous met "une intrigante abeille sous le capot" et nous vous conseillons définitivement une quinzaine de jours de vacances en Cornouailles, le Devon du Nord et le Pays de Galles .

La MORGAN a ses défauts, mais il en a toujours été ainsi pour les purs-sang . La plupart des voitures de sport prennent l'eau lorsqu'elles roulent sous la pluie, mais c'est seulement dans une MORGAN que la neige tombe directement dans l'habitacle . C'est une des rares voitures au monde qui aurait besoin d'essuie-glaces des deux côtés du pare-brise .

Nous n'avons jamais entendu parler d'une autre voiture que la MORGAN dont le châssis était capable de sauter par dessus des pare-chocs.

Mais la seule chose qui puisse tourner au coin d'une rue aussi vite qu'une MORGAN , est un ouistiti équipé de basquets aux pattes arrières .

Ne vous en prenez qu'à vous-même si votre roadster se met à danser une valse du Beau Danube Bleu, après tout c'est vous qui avez eu la témérité de dépasser la pression recommandée pour les pneumatiques sur route en mauvais état .

Une MORGAN n'est pas réglable, c'est à vous d'adopter, ou d'oublier ses griefs. Le conducteur moyen d'un mètre soixante quinze à un mètre quatre vingts n'aura aucun problème . Tous les autres devront se débrouiller . Les dossiers de sièges peuvent se régler en inclinaison, mais les coussins sont fixes. Personnellement, nous trouvons que c'est l'arrangement le plus confortable de toutes les voitures de sport du même genre .

L'originalité d'une MORGAN est poussée jusqu'aux coussins, sur lesquels vous vous asseyez . Dans le cuir se trouve un système fait de sorte de petites chambres à air. Vous êtes quasiment assis sur des coussins d'air . Cette suspension individuelle et fantaisiste fonctionne à merveille . Le suspendu peut ajuster son siège de façon dure, moyenne ou annuler en crevant simplement les alvéoles pour faire partir l'air emprisonné .

Aussi surprenant que cela puisse paraître, l'air ne fuit pas seul des alvéoles, c'est un système assez spécial, mais comme disait le petit Marsien en mangeant les gants de sa petite amie : "Ne critique pas tant que tu n'as pas essayé"!

La MORGAN n'est pas pour l'homme qui déteste le bricolage, car un mois après l'achat, elle résonne comme si chaque boulon ou écrou de cette construction anachronique commençait à s'en aller (vous en étiez d'ailleurs avisé par le manuel d'entretien). De toutes façons un dimanche après midi à resserrer plusieurs milliers d'écrous, semble faire partie du jeu. La boue et le temps scelleront définitivement les pièces entre-elles assez vite.

Il y a aussi cette irritante question des filtres à air. Le problème est, qu'en fait il n'y en a pas ! Il y a des choses comme ça qu'on ne peut pas caser sous le capot d'une MORGAN et l'une d'entre elles est un moteur de TR 3 avec des filtres à air, alors on les a retirés. Mais comme Peter Morgan le précise : "Ce sont des nouveaux carburateurs S.U étanches à la poussière, donc vous n'avez pas vraiment besoin de filtres. Nous avons mis des grilles sur les entrées d'air pour éviter les plus gros insectes, malheureusement celà faisait un curieux sifflement en décélérant, aux alentours de 70 km/h, un son qui rappelait assez la bouilloire à thé de grand maman ou d'une Buick 1925.

En prenant n'importe quelle marque de voiture de sport vous constaterez une réelle évolution, de la rigueur originale vers un confort souple et doux, sauf avec MORGAN. Elle avance toujours par hoquets comme les Allard ou les T.C du temps passé. Mais pour un prix raisonnable, vous pouvez toujours monter de 0 à 100 en 10 secondes et avec un modèle normal faire vos 150 km/h avec la facilité et la souplesse d'un engin qui coûte habituellement le double ou le triple.

Parmi les facteurs positifs dans les jugements les plus sévères qu'on peut porter sur une voiture de sport, il y en a un primordial que les MORGAN possèdent : les qualités requises pour rouler à haute vitesse.

Après tout ce poids léger et tape-cul de Malvern Link tient une place unique dans le monde de la voiture de sport d'aujourd'hui, c'est la dernière des "Classics" et il est réconfortant que Peter Morgan ait la ferme intention de continuer dans cette voie.

MORGAN DE RETOUR AUX U.S.A.

Depuis 1969, on n'y parlait plus guère de la marque jusqu'à ce jour de fin 1976 où Isis Imports Ltd. de San Francisco recevait une licence d'agent exclusif pour le plus vaste marché mondial.

L'absence de la célèbre firme de Malvern sur le continent américain avait été le résultat de la mise en vigueur de draconiennes mesures de sécurité et anti-pollution de la part des autorités locales. Ce dont Peter Morgan n'avait eu à s'effrayer, la demande sur le marché européen étant tellement soutenue.

La petite révolution dans cette nouvelle percée tient dans le fait que les nouveaux modèles fonctionnent au gaz propane. Isis espère importer environ deux douzaines de véhicules bon an mal an (+8 et 4/4 en quantité égale). Les voitures sont expédiées de Malvern sans réservoir d'essence. C'est alors qu'Isis se charge d'adapter les véhicules aux normes en vigueur dans le pays. Par exemple, les lames de pare-chocs avant sont montées sur deux amortisseurs Fiat, remplis au gaz (donc rétractables en cas de choc). Un arceau de sécurité est obligatoire avec la particularité de se prolonger latéralement à l'intérieur de l'habitacle jusqu'à la calandre, renforçant ainsi considérablement la structure. De même, des ceintures agrées avec signal sonore en cas de non bouclage, des appuie-têtes et pare-soleil sont obligatoires. L'intérieur est équipé, à grand frais, de matière ininflammable. La conversion au gaz propane commence par l'installation d'un réservoir d'essence de 82 litres environ, dont l'orifice de remplissage se trouve niché dans le prolongement du moyeu de la roue de secours. Un robinet d'alimentation est inclus dans le circuit. Le collecteur d'échappement Rover est remplacé par un modèle américain Offenhauser et les traditionnels carburateurs SU par un carburateur au propane Impco.

Plus près de nous, ce genre d'opération a été testé aux Pays-Bas sur des Renault R20 et break R12. Il s'agit, en quelque sorte, d'un mano-détendeur amenant, à pression constante, le gaz dans la tubulure d'admission d'air (entre le carburateur et le filtre). Dès que le moteur est lancé, on coupe l'alimentation d'essence (indispensable pour le démarrage) et passe directement au gaz.

Isis avoue que cette modification accroît la puissance du véhicule de 10 à 12 %, en grande partie, grâce à l'adjonction du nouveau type de collecteur. De même, la consommation tomberait en dessous de 15 litres au 100 ; les inconvénients du démarrage à froid seraient du passé et le propane, avec un degré d'octane plus élevé que l'essence, assurerait une conduite beaucoup plus saine.

Il semble que Peter Morgan ait donné carte blanche à cette société, après avoir vu démonstration du comportement des Morgans traitées à une nouvelle sauce !... Ainsi transformée, une +8 serait vendue 72.500 F et une 4/4 52.500 F avec un délai de livraison de six mois !.. On croit rêver.

P. BOISVIEUX

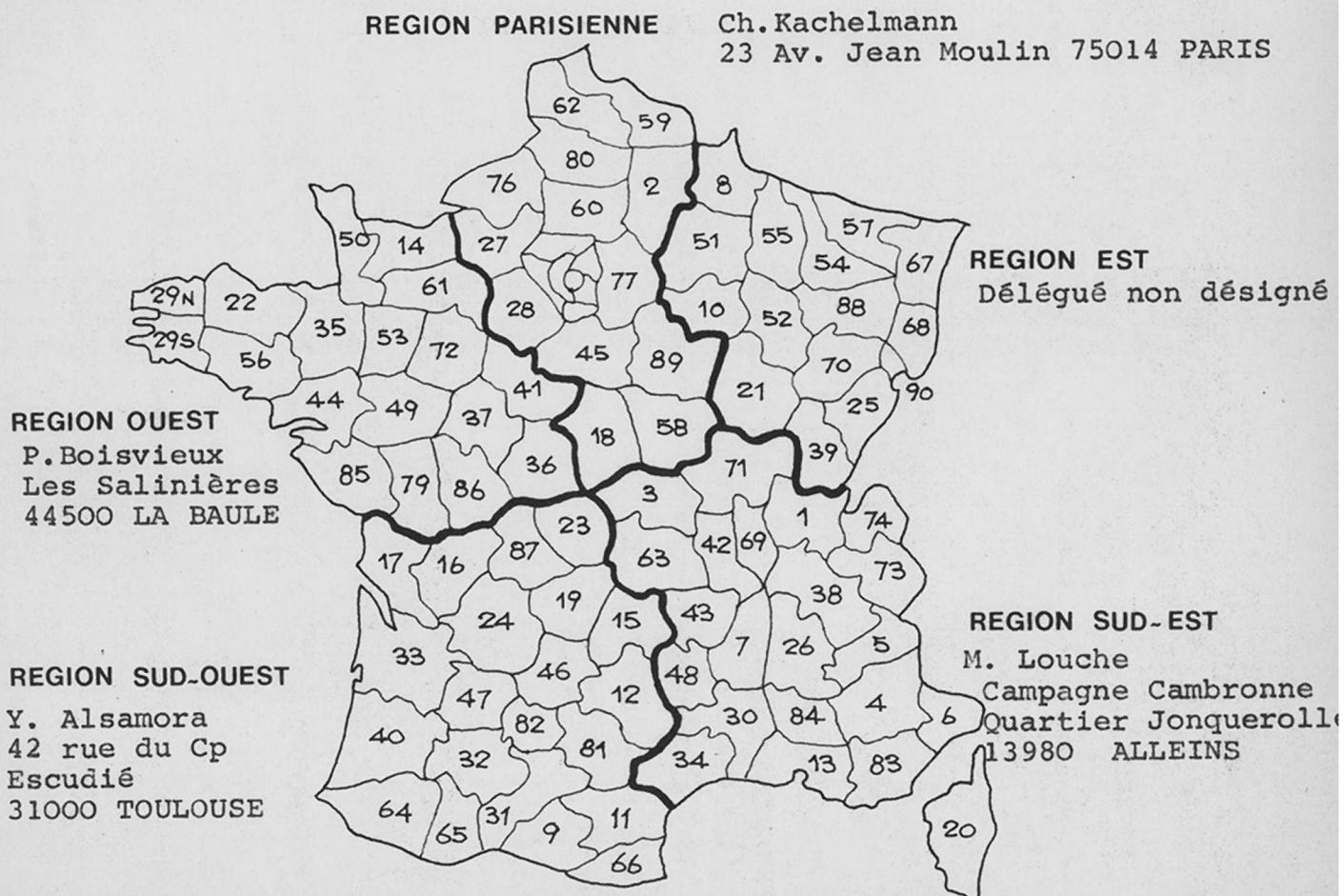
LA STRUCTURE REGIONALE DU CLUB

Comme vous avez pu le lire dans le compte-rendu de la réunion du 17 Février 1977, le Bureau estime indispensable que le Club soit décentralisé et que chaque région ait une animation propre sous l'égide d'un délégué régional .

A cet effet, la France a été découpée en 5 régions :

- 1°) Région Parisienne
- 2°) Région Ouest
- 3°) Région Sud-Ouest
- 4°) Région Est
- 5°) Région Sud-Est

La carte reproduite ci-dessous permettra à chacun d'entre vous de voir à quelle région il est rattaché suivant le lieu de son domicile :



LA BOUTIQUE DU CLUB

Les articles suivants sont à la disposition des membres du Club. Pour toute commande, retourner la présente feuille dûment remplie à C. KACHELMANN 23 Av. Jean Moulin 75014 PARIS, accompagnée d'un chèque libellé à l'ordre de FRENCH MORGAN S.C.C (délai 4 à 6 semaines) .

- | | |
|--|---|
| * <input type="checkbox"/> Badge emblème du Club pour calandre 60 F | <input type="checkbox"/> Insigne en fil représentant les "Ailes" MORGAN 47 F |
| <input type="checkbox"/> Porte-clés 4/4 - +8 Club - emblème Morgan 18 F | <input type="checkbox"/> Emblème du Club auto-adhésif au dos 7 F |
| <input type="checkbox"/> Boutons de manchettes 20 F | <input type="checkbox"/> Emblème du Club auto-adhésif pour pare-brise 7 F |
| <input type="checkbox"/> Emblème de boutonnière 10 F | <input type="checkbox"/> Sac de voyage bleu avec emblème du Club 95 F |
| <input type="checkbox"/> Epingle de cravate .. 10 F | <input type="checkbox"/> Manuel d'entretien +4 35 F |
| <input type="checkbox"/> Cravate rayée bleu pâle et rouge sur fond noir 30 F | <input type="checkbox"/> Manuel d'entretien 4/4 30 F |
| <input type="checkbox"/> Cravate bordeaux avec emblème du Club 30 F | <input type="checkbox"/> Manuel d'entretien +8 30 F |
| <input type="checkbox"/> Cravate bleue avec emblème du Club 30 F | <input type="checkbox"/> Manuel mécanique et carrosserie modèles 36 à 72 65 F |
| <input type="checkbox"/> Echarpe noire avec rayures bleue et rouge 60 F | <input type="checkbox"/> Historique de la marque volume 1 80 F |
| <input type="checkbox"/> Badge emblème du Club en tissu 19 F | <input type="checkbox"/> dito volume 2 80 F |

* provisoirement en rupture de stock.

Le 1977

Nom prénom

Adresse

Veillez ma faire parvenir les articles cochés d'une croix; ci-joint en règlement un chèque de francs .

Signature :

COTISATIONS 77

Si vous souhaitez adhérer au Club ou renouveler votre adhésion, nous vous rappelons que vos cotisations doivent parvenir à l'adresse suivante :

FRENCH MORGAN S.C.C c/o C. KACHELMANN
23 Avenue Jean Moulin - 75014 PARIS

| | |
|--|----------|
| La cotisation de base annuelle est fixée à : | 100,00 F |
| Supplément pour abonnement à "MISCELLANY" (bulletin de la section anglaise) | 70,00 F |
| | <hr/> |
| | 170,00 F |

Bulletin à découper et à retourner avec votre chèque .

THE FRENCH *Morgan* SPORTS CAR CLUB



BULLETIN D'ADHESION 1977

Je soussigné,

Nom Prénom

Adresse

..... Profession

Téléphone : 1°) domicile 2°) Bureau.....

désire adhérer au FRENCH MORGAN SPORTS CAR CLUB, la description de mon véhicule est la suivante : modèle

nombre de places année.....N° immatriculation.....
..... couleur

Fait à le 1977

signature.

