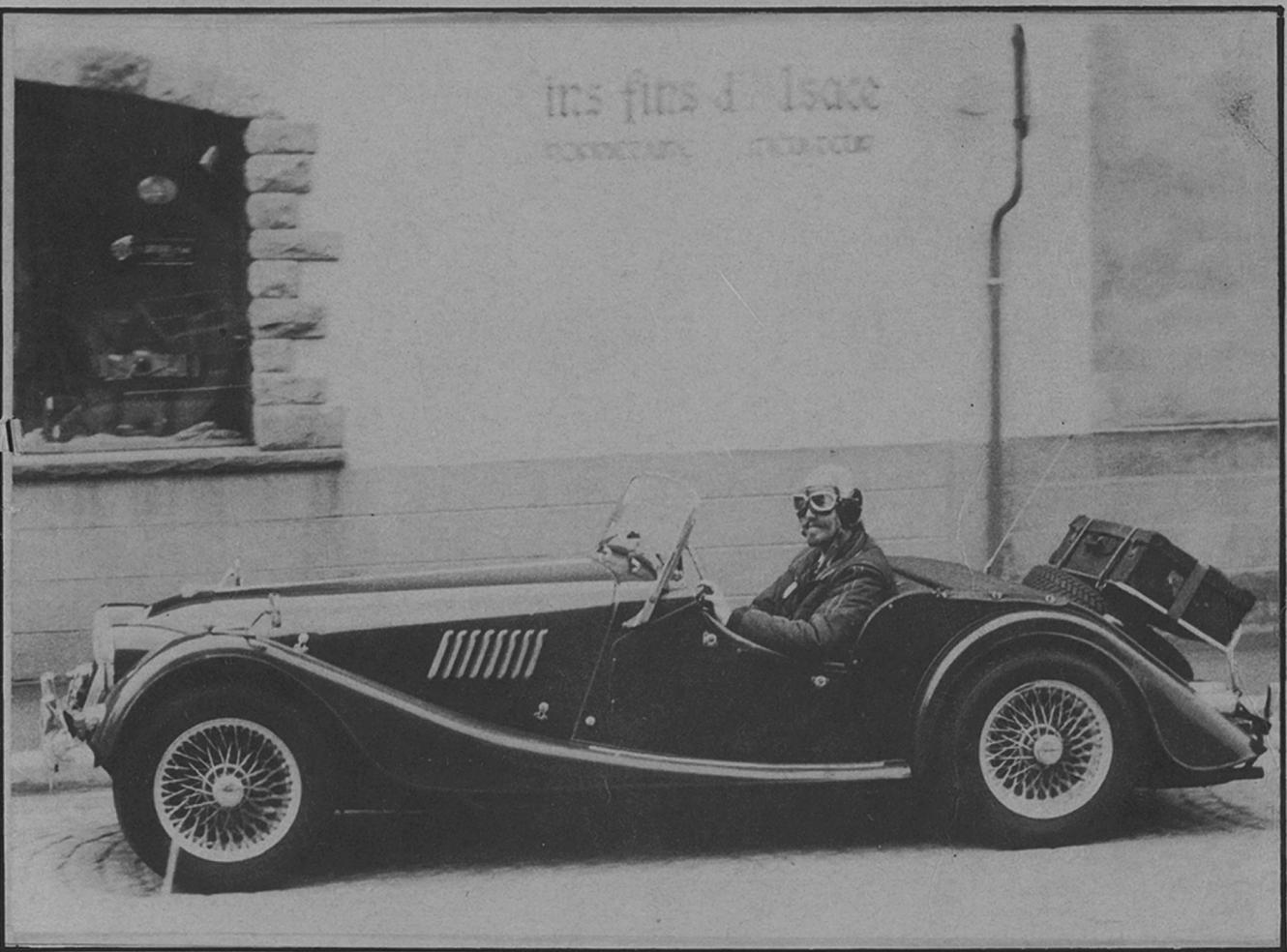
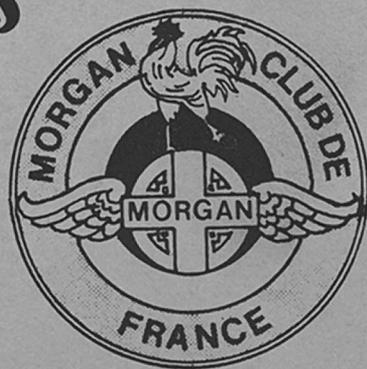


morgan

club

france



news n°25

NOVEMBRE 1980

correspondance : c/o ch. kachelmann 23 av jean moulin 75014 paris

BOUTIQUE DU CLUB

Les articles suivants sont à la disposition des membres du Club . Pour toute commande, retourner la présente feuille dûment remplie à Charles KACHELMANN, 23 avenue Jean Moulin 75014 PARIS , accompagnée d'un chèque libellé à l'ordre du MORGAN CLUB DE FRANCE .

1. EMBLEMES

1.01	Badge français	150 F
1.02	Auto-collants Mols Mog . . . . .	.5 F
1.03	Badge Anglais	100 F
1.04	Insigne en fil ailes Morgan . . . . .	.70 F
1.05	Emblème ailes Morgan 4/4 plus 4 ou plus 8 . . . . .	.20 F
1.06	Auto-collant M.C.F. . . . .	.5 F
1.07	Emblème tissu adhésif . . . . .	.15 F

2. POSTERS & PAPIER

2.01	Papier à en-tête (10 feuilles - 10 envel.) . . . . .	.15 F
2.02	Poster Mols Mog. . . . .	.12 F
2.03	Poster Pontivy . . . . .	.20 F

3. ACCESSOIRES VESTIMENTAIRES

3.01	Boutons de manchette . . . . .	.30 F
3.02	Épingle cravate . . . . .	.15 F
3.03	Foulard bleu : Homme 18 x 100 . . . . .	.50 F
	Femme 70 x 70 . . . . .	.50 F
3.04	Écharpe écru ou blanche . . . . .	.70 F
3.05	Emblème français de boutonnière. . . . .	.20 F
3.06	Emblème anglais de boutonnière . . . . .	.15 F
3.07	Cravate bleue avec emblème Morgan . . . . .	.46 F

4. LIVRES

4.01	Tout en anglais manuel mécanique et carrosserie des 4/4 et plus 4 de 36 à 77. . . . .	.75 F
4.02	Four wheeled Morgan : Vol 1 Ken Hill. . . . .	.70 F
	Vol 2 Ken Hill. . . . .	.95 F
4.03	First and last of real sports car Bowden	100 F
4.04	More Morgan	110 F
4.05	Morgan in the colonies J. Sneally	150 F
4.06	Autocar special . . . . .	.30 F
4.07	Manuel d'entretien 4/4 - plus 4 - plus 8 - 4 vit. 5 vit. . . . .	.35 F

5. PIÈCES DÉTACHÉES

5.01	Porte-clé . . . . .	.25 F
5.02	Porte-clé 4/4 - plus 8 ou Morgan . . . . .	.25 F
5.03	Aeroscreens (pièce)	225 F
5.04	Badge barre (pièce)	150 F
5.05	Badge clips/attaches (pièce) . . . . .	.15 F
5.06	Bague bronze pour suspension (le jeu)	140 F
5.07	Balais essuie glace 4/4 (la paire) . . . . .	.50 F
5.08	Bras d'essuie glace 4/4 (la paire) . . . . .	.85 F
5.09	Bas de portière alu(la paire) . . . . .	.30 F
5.10	Bouchon réservoir simple . . . . .	.35 F
5.11	Bouchon réservoir ouverture rapide.	120 F
5.12	Bouton de capote (pièce) . . . . .	.2,50 F
5.13	Bouton pression (pièce) . . . . .	.2,50 F
5.14	Câble compteur 4/4. . . . .	.70 F
5.15	Câble compteur plus 4 . . . . .	.70 F
5.16	Câble frein à main 4/4 . . . . .	.50 F
5.17	Câble frein à main plus 8. . . . .	.90 F
5.18	Cache moyeu 4/4 chromé	140 F
5.19	Calorstat plus 4 . . . . .	.25 F
5.20	Caoutchouc pédale . . . . .	.7,50
5.21	Clé roue rudge. . . . .	.35 F
5.22	Couvre roue secours plus 8.	140 F
5.23	Courroie capot	115 F
5.24	Durite essence réservoir . . . . .	.30 F
5.25	Durites plus 4 (moteur) (le set) . . . . .	.70 F
5.26	Flexible inox pour échappe- ment de plus 4.	150 F
5.27	Kit pour pare-brise rabattable	560 F
5.28	Maître cylindre plus 4	150 F
5.29	Rétroviseur à vis . . . . .	.20 F
5.30	Rotules de direction . . . . .	.45 F
5.31	Tresse de capot (le m) . . . . .	.50 F
5.32	Volant plus 8	200 F
5.33	Wind deflectors (la paire)	180 F
5.34	Joint d'aile (le m) . . . . .	.9 F

Ces prix s'entendent sous réserve d'augmentation et du taux de change .

Nom : Prénom : Numéro d'adhésion :

Adresse :

Veuillez me faire parvenir les articles dont les références suivent :

. ci-joint en règlement un chèque de : francs

Le. Signature :

EDITORIAL

L'été avec son inactivité relative nous a permis de consacrer un peu plus de temps à la gestion du Club et de tenter d'améliorer son fonctionnement dans de nombreux domaines .

D'abord le NEWS qui grâce au dévouement de Charles KACHELMANN , voit sa présentation s'améliorer encore, enfin nous le jugeons comme tel . L'arrivée de nouveaux écrivains va nous permettre de le prévoir plus longtemps à l'avance et aussi d'améliorer la qualité des photos.

Ensuite le départ d'Yvon ALSA-MORA de la tête de notre délégation Sud Ouest, ne croyez pas que c'est un progrès, Yvon est un des fondateurs du Club, et je tiens ici à le remercier pour le travail qu'il a accompli au sein d'une région énorme, sept années durant avec une patience et une compétence qui font tout l'agrément et l'esprit du Club. J'espère qu'il acceptera néanmoins à continuer à participer à nos activités au volant de «ses belles anglaises»

Ce que je voudrais exprimer dans l'amélioration du fonctionnement est la division de cette région maintenant riche de 20 membres en deux parties, l'une Sud reprise par Bruno SIEGEL auquel je souhaite bon courage, et l'autre Nord dont le délégué vous sera bientôt dévoilé.

Ceci afin que les sorties ne vous obligent plus à faire 500 kms dans la journée .

Enfin, à l'occasion de mon récent séjour en Angleterre, j'ai trouvé d'autres fournisseurs qui nous permettent d'envisager l'entretien de nos voitures avec plus de sérénité.

A cette occasion, comme vous trouverez maintenant le prix de ces pièces dans le NEWS, si vous nous payez entièrement à la commande nous vous ferons parvenir les pièces directement chez vous . Gain de temps et gain d'argent en frais de port en France .

Voilà à l'occasion de cette rentrée ce que nous avons fait . Je tiens aussi à remercier Roger PLAT et Maurice LOUCHE pour l'organisation de la sortie Sud Est du 14 Septembre dont le compte-rendu paraîtra dans le NEWS 26 sans oublier vous tous, chers membres qui font vivre le Club si chaleureusement et dont le MOLS MOG traduit si bien la pensée.

Merci encore Aimé GRAELING , Gaby EIFLER et leurs épouses de nous avoir si bien reçu .

Puisse le Club vivre longtemps ainsi chère Fée Morgan .

Amicalement vôtre

Le Président.

COTISATION

Malgré nos appels, vous êtes encore très nombreux à ne pas avoir réglé la cotisation 80. Espérant que l'état financier du Club vous a rassuré sur le devenir de votre cotisation, nous attendons avec impatience votre chèque. Si donc vous trouvez un rappel dans ce bulletin, soyez assez aimable pour vous acquitter de votre dette dès maintenant. Merci.

nouvelles breves

LA TORNADE BLANCHE

Vous avez tous vus ou entendus parler de cette fantastique Morgan 4 Super Sport blanche qui nous fit vibrer aux Coupes de l'Age d'Or 1979.

Son propriétaire Michel LUCASSEN la met en vente pour l'équivalent de 100 000 francs français. Si quelqu'un était intéressé, contactez le Président.

MOG BRETAGNE 81

Après le succès du Mog, nous sommes tout à fait décidés à récidiver, cette fois grâce au concours de Janot HELO dont les préparatifs ont déjà commencés. La date semblant se dessiner vers le 14-15 Juin 1981. Le programme est déjà défini et nous espérons vous voir nombreux.

Une fois encore cette annonce avant l'heure pour que vous preniez vos dispositions et que vous vous rendiez libre à cette occasion.

LA MOGGIE-FIAT

La production du Ford 1600 arrivant à terme, il faut trouver une fois de plus un moteur pour les Morgans et de source bien informée, il est question de monter le FIAT RITMO sur la 4/4. De ce fait, il paraît qu'un prototype roule ainsi équipé aux alentours de Malvern.

Par contre, aucune précision quand au mode de transmission, avant ou toujours arrière, ni au type d'alimentation, essence ou diesel. Après la bombe nous aurions alors la fusée Pietro Agnelli MORGANI.

LES PIÈCES DÉTACHÉES

A la suite de quelques déboires dus à des mauvais payeurs, nous sommes au regret de vous demander de régler le prix des pièces détachées en intégralité à la commande. Quand nous remboursons dans les six semaines si les pièces ne sont pas disponibles passé ce délai.

Sinon bonne nouvelle, le MOG 80 nous a permis de trouver pas mal de nouvelles adresses et surtout d'autres types de véhicules sur lesquels nous pouvons nous approvisionner.

LES ABSENTS ONT TOUJOURS TORT

Voici la lettre qu'à reçu Charles KACHELMANN anonymement signée du Club .

Molsheim les 7 et 8 Juin 1980

Cher Charles ,

Nous sommes enfin rassurés sur ton sort après une période d'inquiétude qui a mal les nerfs de notre actuel Président. En effet, après une longue période d'incertitude que tu nous assemblé maintenir à dessein, notre Président nous avait finalement annoncé ta venue et semblait persuadé du fait . Après son départ il nous conta l'inquiétude que le mina pendant son voyage n'ayant vu trace d'une + 8 bleue marine dans un quelconque garage.

Samedi après manifestement une nuit d'insomnie , il nous conta des cauchemars horribles dont le leit motiv était l'irréelle transformation d'une + 8 en une BMW toute noire vêtue .

Nous pûmes grâce à l'un de nos membres le rassurer en lui annonçant que tu n'étais pas parti. Afin de ne pas gâcher le reste de son séjour parmi nous, nous n'avons pas osé lui donner la raison de cette défection et nous avons allégué un pot d'échappement capricieux ainsi qu'une «charrette» ☐ à finir .

Pouvons nous néanmoins te demander quelle est la distance maximum que ta partie charnue tolère , afin que tu puisses participer à nos réunions ? Quelle chance néanmoins avons nous que ta voiture soit équipée de siège «total confort» . Bref tu nous as vraiment manqué et au Président encore plus .

Amitiés,

Le Club

☐ Charette : travail à finir rapidement dans le jargon architectural, rien à voir avec les Morgans .

LE BADGE

En avance sur le Beaujolais, le nouveau badge est arrivé au prix de 150 francs . Si vous le désirez nous pouvons vous envoyer en même temps le badge barre clip au prix de 15 francs.

NOTRE AMI DIDIER THÉPENNIER

Se remet très bien de son accident au cours d'une convalescence sans histoire . Tout va bien et il piaffe , d'une jambe, d'impatience pour retrouver son destrier . En attendant les éperons sont astiqués et la selle cirée. Conducteur ou conduit, il sera de toute façon bientôt des notres .

Ma maman qui était une femme de bon sens et qui connaissait ses classiques avait coutume de dire que « les bons morceaux avalés n'ont plus de goût ».

C'est à dire que nous avons espéré jusqu'ici que l'un quelconque de ceux qui ont profité du Mols Mog enverrait un compte-rendu de cette sortie très réussie, mais voilà déjà

L'enjeu de cette hécatombe ou le prétexte n'était-il pas justement l'Alsace, chère Alsace, trop chère sûrement pour nos grands mères qui ont vu s'engloutir maris et fils dans la gueule toujours ouverte du Moloch de la guerre. Mais qu'elle est belle et séduisante et verte et fleurie et propre et riche, et prospère !

L'ALSACE A L'HONNEUR

Septembre et malgré les vacances, les plumes restent au plumier.

Il faut donc que nous nous décidions à faire le nécessaire, mais nous profitons encore une fois de cette occasion pour rappeler à chacun des membres que nous n'avons pas le monopole du porte-plume et que chacun est invité à raconter librement chaque aventure que représente une sortie, telle qu'il l'a vécu, et reçu.

De Paris à Molsheim par la RN 7 (pour protester contre le taux trop élevé de l'autoroute de l'Est) 450 km que nous avons parcourus sans problème particulier jusqu'à Lunéville, où nous avons fait une pause devant le Château d'où sortaient autrefois les fameux cavaliers, cette ville de garnison, qui n'a plus de garnison, qui semble un peu triste, ferme la porte de l'immense plaine qui servit de champ de bataille et hécatombe à la grande guerre.

Est-ce pour ce coin de mémoire qu'on se sent nostalgique jusque là, ou parce que jusque là le paysage ne change guère ?

Ma première surprise c'est qu'on n'y parle pas le français ! et quand on entre dans un magasin pour demander une boîte de cachets d'aspirine ou un journal, tout le monde se retourne pour vous dévisager. On se sent « l'étranger »

Avantage de cette situation, ici à Molsheim, on est parfaitement bilingue, ce qui permet à Monsieur et Madame GRAELING de s'entretenir sans équivoque avec la même gentillesse avec nous et nos amis du Club. allemand dont le Président Hans Jürgen BELL, bel homme bien sympathique accompagnait une bonne soixantaine de ses membres.

Bien sûr la proximité de l'Allemagne favorisait cette venue en nombre, mais l'Allemagne est vaste et pour celui qui venait de Berlin il y avait autant de kilomètres à parcourir que pour notre ami SIEGEL venu lui de Perpignan, ou HELO venu de Pontivy en Bretagne.

Nous exprimons donc ici le regret que le midi ne fasse plus d'effort pour « monter » vers ce genre de réunion qui donne l'occasion de se rencontrer, se voir, se parler.



Il est bon qu'un Club profite de récompenser par la présence du plus grand nombre de ses membres, l'effort d'un délégué comme GRAELING et nous voulons appuyer sur l'effort énorme que représente ce genre de sortie, sans parler du plan pécunière loin d'être négligeable, nous ne roulons pas sur l'or..... mais sur Morgan c'est tout dire !

Nous insistons sur les nuits d'angoisse des organisateurs, GRAELING s'est conduit en Grand Seigneur, répondant à la main personnellement à chacun de ceux qui se sont adressés à lui et pas 8 jours après, mais dans les 24 heures, il faut que cela soit dit et redit , c'est élégant et rare une courtoisie pareille.

Dès notre arrivée nous avons été accueillis table ouverte , parking réservé devant l'hôtel de la monnaie , nous nous sommes tout de suite senti frère et en même temps persona-grata . Nous sommes habitués à l'admiration de nos véhicules pas blasés pour autant. Mais c'est notre très cher Didier THEPENNIER qui a retenu toute notre attention

arrivant vêtu d'un chapeau texan ... pas seulement, il avait aussi une superbe veste à franges , en cuir blanc, un pantalon blanc et ses magnifiques bottes de cow-boy à éperons , chacun se demande d'ailleurs où il met ses éperons pour conduire, ne s'en servirait-il pas de roue de secours ? cela reste son secret

Nous finirons bien par savoir A partir de là , nous n'avons pas vu autre chose pour la raison simple que nous avons ouvert la boutique, les écharpes de Carole sont parties comme des petits pains , elle aurait mieux fait de faire des petits pains me direz-vous d'autant qu'elle les



fait très bien aussi, nous y penserons la prochaine fois puisque les écharpes sont épuisées .

La boutique ne désenplissait pas, heureux que nous étions de voir l'argent rentrer dans l'escarcelle du Club et s'éteindre aussi l'inquiétude qui nous aurait gâté la fête de ne pas couvrir les frais.

Nous aimons les membres du Club, nous sommes surpris de leur compréhension , leur amabilité , leur amitié, sans doute la morganite nous lie, cela n'explique pas tout, nous venons d'horizon , de culture, de points de vue divers, pourquoi sommes nous si heureux d'être ensemble, parce que nous avons une «belle voiture» ? ça n'est pas nous qui le disons, mais ceux qui nous voient passer ; parce que nous souffrons ...silencieusement ...ensemble sur nos belles voitures ?

Parce que nous roulons de plaisir dans nos belles voitures ?

Nous en savons pas au juste, mais le miracle est là. Une autre Morgan rencontre une autre Morgan et le contact est fait... entre les conducteurs en tous cas...

Olivier et Cathy DE MARIA avaient apporté leur 3 roues sur remorque pour la faire admirer dans le hall de l'Hôtel de la Monnaie, aux côtés de la très belle 4/4 4places de Mr et Mme GRAELING.

Quand nous avons fermé la boutique, il ne nous restait plus que du papier à lettre, qui est pourtant bien joli et qui ne coûte pas cher (si vous m'en achetez, vous auriez sans nul doute plus de courage pour écrire vos articles, et pour envoyer vos vœux de Noël ce serait original et gentil hein? fin de parenthèse

Je ne vous parlerai plus de la boutique chassons les marchands du Temple . . . les pauvres !).

Donc M. le Maire levait son verre de vin blanc à l'étiquette «Mols Mog 80» une pièce rare qui sera bientôt pièce de Musée et nous faisait un discours d'accueil chaleureux. Vive Monsieur le Maire !



Nous nous quittons pour gagner l'hôtel que nous nous étions choisis, nous c'était le Diana, moderne, calme, confortable , nous nous faisons un semblant de beauté, ce qui demande plus ou moins de temps selon le don, l'âge, les moyens et la matière, mais dans l'inégalité du sort ce qui compte c'est l'effort qu'on a fait pour plaire et être par là agréable aux autres pas vrai ? Si nous avons vu de jolies



dames, il y avait aussi de jolis Messieurs, mais quand nous sommes arrivés devant le buffet nous avons tous pâlis : quelque efforts que nous ayions dû faire, nous n'existions plus devant la beauté gourmande des mets étalés à notre convoitise.

Le clou était une Morgan d'un mètre en nougatine et pâte d'amande, avec tableau de bord détaillé, un chef d'œuvre, un véritable chef d'œuvre digne des compagnons du tour de France.

Quand on sait ce que nous suons dans nos modestes cuisines pour réussir un soufflet au fromage, combien nous nous sentons modestes et reconnaissants devant celle ou celui qui a fait ça !

La science, l'amour du métier, la passion du bien faire et pour être englouti en si peu de temps ! Nous nous sommes bien empiffrés, nous arrosant copieusement du Mols Mog 80.

Ce jour là a-t-il fait beau ? nous n'en savons rien, le buffet était un énorme soleil.

Même P.PILOT qui était arrivé fort tard et vert de fatigue, pour avoir parcouru d'une traite ses 450 km et tout seul comme un chien, était redevenu rose et guai. Nos amis allemands ne parlaient plus, on ne saurait tout faire...

Une bonne nuit par là dessus et nous étions frais et dispos pour le rallye. En tant que Parents du Président et bien que n'ayant aucunement connaissance des questions du rallye «on» n'a pas voulu de nous pour concourir... y a pas de justice, c'est tant mieux, nous, nous avons eu le temps d'admirer le paysage et c'est beau, c'est très beau l'Alsace.

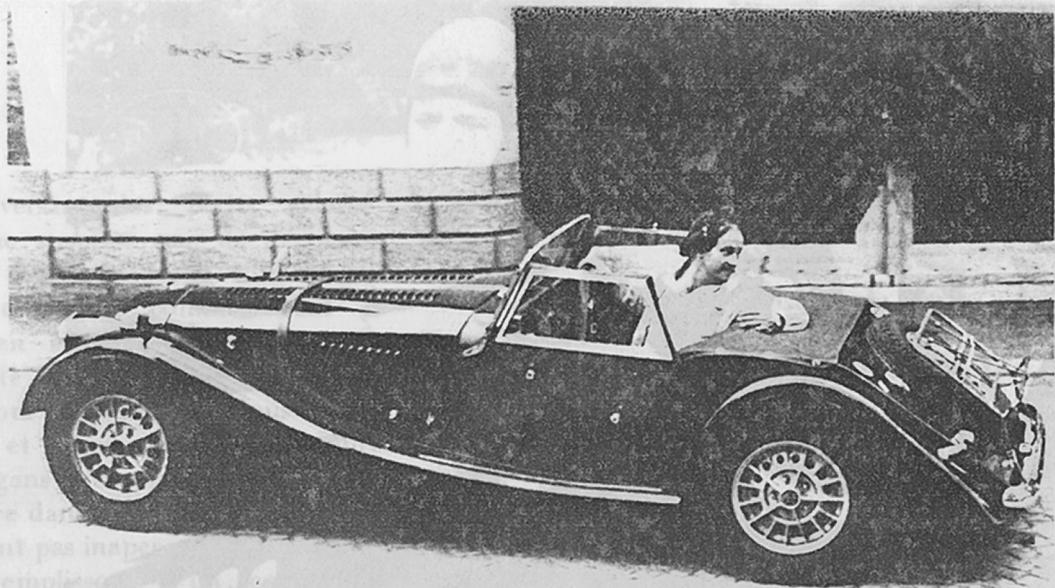
Le rallye comportait des épreuves à résoudre sur place ayant trait au site, à l'histoire, et astucieusement des épreuves de «sciences pures» donner le prénom de Mr Morgan, non l'actuel mais de son papa le fondateur.

En quelle année, avec quelle voiture, quel pilote a gagné les 24 heures du Mans 1962 et quelle place occupait le gagnant au classement général.

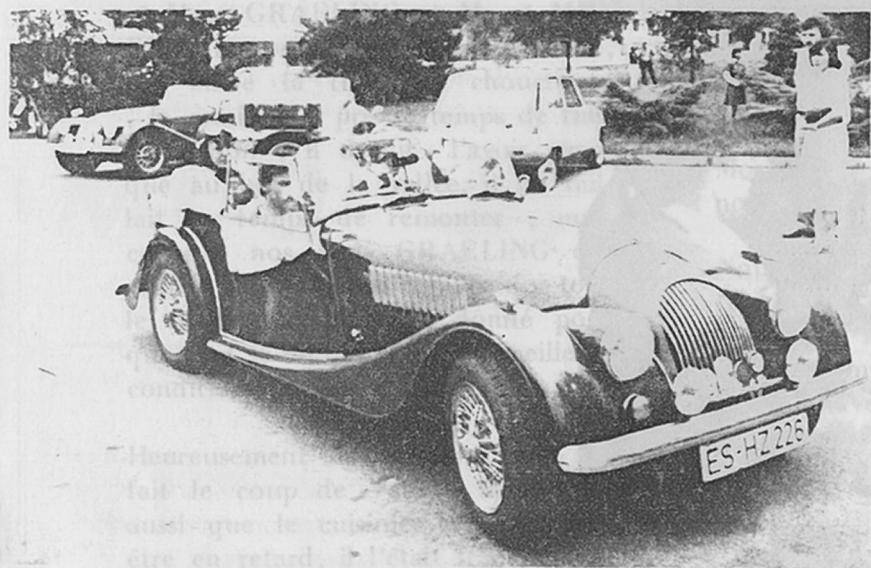
Et tout cela par les petites routes qui montent à travers ces merveilleuses forêts de pins sombres, par endroit une trouée fait découvrir la vallée, les côteaux plantés de vignes, l'horizon bleuté, le Mont St Odile, d'où l'on voit Strasbourg... par très beau temps, ça ne sera pas pour aujourd'hui.

Il fait assez beau pour rouler décapoté mais pas pour voir Strasbourg, et puis les concurrents ont d'autres questions à résoudre et ils s'y emploient.

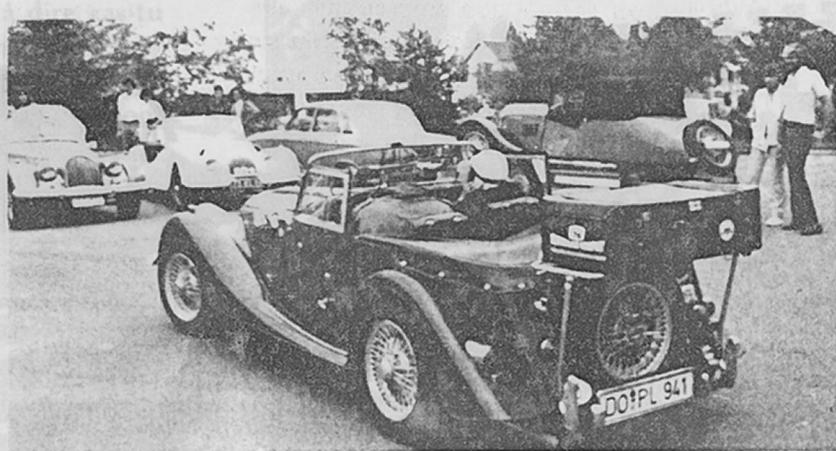
Ils courent à droite, à gauche, partent comme une bombe, reviennent sur leurs pas, quel travail.



En tra
c'est un
qu'il y
verts d
guerre
Hypolit
vous p
admire
70 Morg
de l'aut
ne pass
Nous rem
immense
Heureuse



Heureuse
fait le
aussi que
être en
bah! qu
Enteime
vous av
à la qu



Heureuse
fait le
aussi que
être en
bah! qu
Enteime
vous av
à la qu



énorme soleil.

En traversant les petits villages, c'est une surprise que de découvrir qu'il y a des reposoirs tout recouverts de fleurs, comme avant la guerre en Normandie . C'est à St Hyppolite que nous avons rendez-vous pour déjeuner . Nous avons admiré et nous avons été admiré 70 Morgans d'un coup l'une à côté de l'autre dans cette très jolie localité ne passent pas inaperçues.

Nous remplissons d'un coup une immense salle de restaurant .

Heureusement que nous avons Mr et Mme GRAELING et Mr et Mme EIFLER pour presser le service, car entre la truite la choucroute , le cuisinier a pris le temps de tuer le cochon , il devait l'avoir parce que au bas de la vallée, il lui fallait le temps de remonter , mais ce sont nos amis GRAELING qui suaient d'impatience à l'idée que tout le mal qu'ils s'étaient donné pour que tout se déroula dans les meilleures conditions , puisse être anéantie .

Heureusement ils ne nous ont pas fait le coup de Vatel , il est vrai aussi que le cuisinier n'a pas failli être en retard, il l'était franchement bah! qu'à cela ne tienne, nous fûmes parfaitement heureux de cette circonstance , nous avions tant à dire «as-tu répondu à la question chose? » «et ce truc l'as-tu trouvé?», « ah dis donc un pot formidable pour répondre à la question j'avais justement la veille ...» Et pendant ce temps le jury corrigeait les épreuves entre la truite et la choucroute .

Nous avons alors regagné Molsheim pour la remise des prix :

1er prix Paul Pilot avec Cathy de Maria

2ème prix Hans Haussmann (à peu de points près, c'est que la lutte fût âpre)

3ème prix Helo et encore un prix pour celui qui était venu du plus loin

et un prix pour un couple d'Anglais charmant qui avait traversé la Manche pour venir vivre avec nous ces deux belles journées et c'est toujours avec un peu de nostalgie qu'on voit repartir les unes après les autres ces belles Morgans qui nous ont permis de nous rencontrer .

Nous retournerons en Alsace, merci Chers GRAELING, EIFLER et tous ceux qui nous ont aidé de nous avoir permis à cette occasion de parcourir votre belle région et dans les meilleures conditions .



bonnes adresses

Avant de vous rappeler des adresses ou de vous faire part de nouvelles découvertes, le Club tient à vous informer que dans l'état actuel, il n'est pas question pour ces différents fournisseurs de travailler sans bénéfices ou à perte pour les membres du Club. Ayant tous reçu la visite du Président, celui-ci leur a seulement demandé d'assurer un accueil agréable et un travail de qualité.

De plus, tous ces fournisseurs ont fait leurs preuves dans ce domaine ayant déjà eu à travailler pour des membres du Club et c'est la satisfaction de ces derniers qui nous font vous les recommander.

1) MÉCANIQUE TOUS MODELES

Après 18 mois de recherches, d'essais plus ou moins réussis, seul le garage des 2 Avenues reste capable de s'occuper des Morgans. Ayant maintenant une dizaine de voitures à l'entretien, leur connaissance de la voiture est telle que tous les travaux peuvent être effectués chez eux. De plus, membre du Club, ils travaillent en étroite collaboration avec Galilée et avec une grande et appréciable modestie, n'hésitent pas à le contacter dès qu'un problème technique se pose.

Une adresse très recommandable :

GARAGE DES 2 AVENUES

13, Rue Mouton Duvernet 75014 PARIS - téléphone 539.52.52

2) TOLERIE - PEINTURE - MENUISERIE

Les Établissements BIARNES sont maintenant une institution dans la Morgan, mais si le travail est toujours parfait, il l'est à deux conditions : être exigeant sur la qualité dès l'élaboration du devis, par contre ne pas être exigeant sur le délai lorsque le rendez-vous n'a pas été fixé plusieurs mois à l'avance. De sorte qu'il vaut mieux prévoir les travaux l'hiver plutôt qu'à l'approche des beaux jours.

ÉTABLISSEMENTS BIARNES

31, rue Marius Aufran 92300 LEVALLOIS PERRET - téléphone 757.26.12

3) SELLERIE

Notre ami et membre du Club, Dominique RANSON, tapissier décorateur de son métier est tout prêt à mettre ses talents au service du Club pour la sellerie, surtout accessoirement les capotes et tonneau cover. Il m'a néanmoins bien recommandé de vous prévenir qu'il ne pourra effectuer les travaux sous huitaine et de préférence, là encore l'hiver sera plus propice à des délais raisonnables.

DOMINIQUE RANSON

44, rue Max Dormoy - 91300 MASSY - téléphone 011.14.70 ou 920.24.05

4) **RADIATEUR - RÉSERVOIR**

Les Établissements LASCAUX sont spécialistes dans la réparation et la réfection des radiateurs et réservoirs d'essence et vous pouvez être assurés d'un travail de qualité . A l'inverse des précédents, les délais sont toujours brefs , de l'ordre d'une huitaine de jours .

ÉTABLISSEMENTS LASCAUX

92, rue de Paris - 94220 CHRENTON - téléphone 368.13.60

Les autres adresses précédemment publiées ne sont plus valables et nous vous mettons une fois de plus en garde contre les prétendus connaisseurs de Morgan !

Enfin, malgré des appels maintes fois réitérés, nous attendons toujours des adresses en province . S'il vous plaît, faites nous connaître vos tuyaux .

MOG BIBLIO

Le Mog 80 nous a amené une belle moisson de nouveaux livres :

- 1) THE FOUR WHEELED MORGAN VOL-2 95 F
KEN HILL

Deuxième volet de l'ouvrage consacré par Ken Hill aux Morgans 4 roues . Beaucoup moins technique que le précédent volume (voir NEWS 23) mais plus historique avec un chapitre consacré aux compétitions, un autre à tous les modèles mis en production ou non avec bien des surprises , un historique de tous les Clubs à travers le monde et surtout des illustrations d'une excellente qualité .

- 2) MOGGIE 120 F
COLIN MUSGROVE

Le complément du livre de Ken Hill , nul doute les auteurs ce sont concertés : en effet ce livre traite de l'entretien de toutes les Morgans à calandre courbe avec une somme inappréciable de trucs, combines pour conserver votre voiture en état de marche .

Un livre exceptionnel de qualité , absolument indispensable à tout propriétaire . Enfin un chapitre illustré de photos sur le Club français parmi l'historique des autres Club .Un livre à ne pas manquer .

- 3) MORGAN CARTOON BOOK120 F
TERRY QUIRK

Recueil de 57 dessins humoristiques dans le même style que celui paru dans le NEWS 22
Plein d'humour , remarquable de détails, à relire plusieurs fois pour en apprécier toutes les finesses graphiques, l'humour anglais dans sa meilleure expression.

- 4) POST WAR MG AND MORGAN220 F
BLACKMORE AND RASMASSEN

Ce livre traite des plus beaux modèles produits par Malvern et MG récemment disparu , dont les légendaires MG TD et TF . Le prix élevé de ce volume s'explique par l'exceptionnelle qualité des reproductions photographiques couleur qui l'illustrent . Certes ce n'est pas uniquement consacré aux Morgans, mais qu'elles étaient belles ces MG . Nous n'en sommes que plus fiers de voir Morgan continuer à produire nos chers roadsters .

- 5) MORGAN CARS 1969 - 1979 45 F
BROOKLANDS BOOKS

Comme les ouvrages précédents de la même série (voir NEWS 22) ce livre est le recueil des essais parus entre 1969 et 1979 dans les revues de langue anglaise dont certains comparatifs qui vous permettrons de savoir à qui vous mesurer sur la route . Entre autre le comparatif Panther Lima - Morgan 8..... vous pouvez garder votre Morgan sans regret !

Tous ces livres sont maintenant disponibles au Club (dont les ouvrages analysés dans le NEWS 22 voir prix page «boutique») et bénéficient d'une réduction dès lors qu'un envoi en groupe peut être réalisé, faveur que nous avons obtenus auprès d'un libraire anglais . Alors passez vos commandes dès maintenant .

.....120 F

SELLERIE

COLIN MUSGROVE

.....120 F

Le complément de notre livre de Ken Hill, qui traite des voitures de compétition en affectant les voitures de compétition de toutes les marques à l'exception de la Lotus, pour conserver votre voiture en état de marche pour les courses et les compétitions. Un livre exceptionnel de qualité, absolument indispensable à tout propriétaire. Enfin un chapitre illustré de photos sur le Club français parmi les membres du Club. Un livre à ne pas manquer.

44, Rue Dornoy - YSSAN 0019 - Téléphone 011.14.70.24.05

Le petit Marin s'impatientait, il était midi et papa n'était pas encore sorti de l'hôpital en ce Dimanche pour le moins arrosé. Papa alias le Président n'était pas malade ou n'avait pas été accidenté rassurez-vous. Il assurait la garde des urgences usant sa santé à essayer de protéger celles des autres 12h30 enfin, la mine un peu défaitte, Papa arrive, saute dans sa pou-belle tricolore et regagne à vive

Pour être plus clair en cas d'orage, décapoter la Morgan, retirer les tapis de sol, prendre une chignole et percer 4 trous de 14 mm dans chaque plancher et abritez-vous sous la capote et associez deux équipages par capote. Vous serez au sec et au chaud.

A Monthléry, le problème était insolvable car 18 équipages étaient présents, donc non divisibles

LES COUPES DE L'AGE... D'EAU

allure l'écrin d'huile, de peinture d'outils et de pièces en tout genre qui sert de refuge au deuxième amour de sa vie. J'ai failli mettre le 1er, mais le regard ulséré de Carol a fait immédiatement descendre la Morgan au rang de ces choses matérielles qui nous entourent. Concession que je leur accorde volontiers à toutes les deux, que l'une et l'autre me pardonne. Bref, nous partons décapoté, bravant les éléments dont l'ire ne va pas tarder à avoir raison de notre témérité, obligés que nous fûmes, à l'abri d'un des nombreux ponts, de nous protéger grâce à la pétale supérieure de notre bouquet de cylindres. C'est donc sous une pluie diluvienne qui tombait comme l'huile qui fuit d'un carter de Morgan que nous atteignîmes l'autodrome, où déjà de nombreux hommes grenouilles (frog-man) tentaient avec de piètres résultats d'étanchéifier leur sous marin. Et pourtant leur réminiscences scolaires leur auraient rapidement appris qu'entre le robinet qui débite 2 litres à l'heure il faut que la baignoire perde un litre de plus à l'heure pour être sèche ou diminuer le débit du robinet.

donc trempés. Certains faisaient fi des considérations citées plus haut, avaient trouvé refuge dans leur baignoire mais la condensation nous empêcha de reconnaître leur visage, bien leur en pris. D'autres moins courageux enfin pensions nous, préférèrent devant l'impatience de leur progéniture regagner leur foyer.

Certains d'entre ces derniers sont toujours recherchés par la brigade fluviale, d'autres poussés par les vents arrivèrent en bonne place dans la transt en solitaire, enfin plusieurs, suivant le flair de leur monture, se retrouvèrent à Southampton avant l'heure.

Ceux qui décidèrent de rester furent récompensés et séchés par l'arrivée d'un soleil resplendissant et tel le Messie, celle de Dominique RANSON la mine réjouie nous apprenant la naissance de Morgane une semaine plus tôt, magnifique bébé qui fût l'occasion pour la maman et le papa de nous offrir le champagne.

L'assemblée eut beau s'enquérir avec instance du nom de l'importateur auprès de Dominique devant un délai de livraison raccourci de 36 à 9 mois, mais il ne voulut jamais dévoiler son secret. Encore des combines!!! et qui de plus est un très beau modèle avec toutes les options.

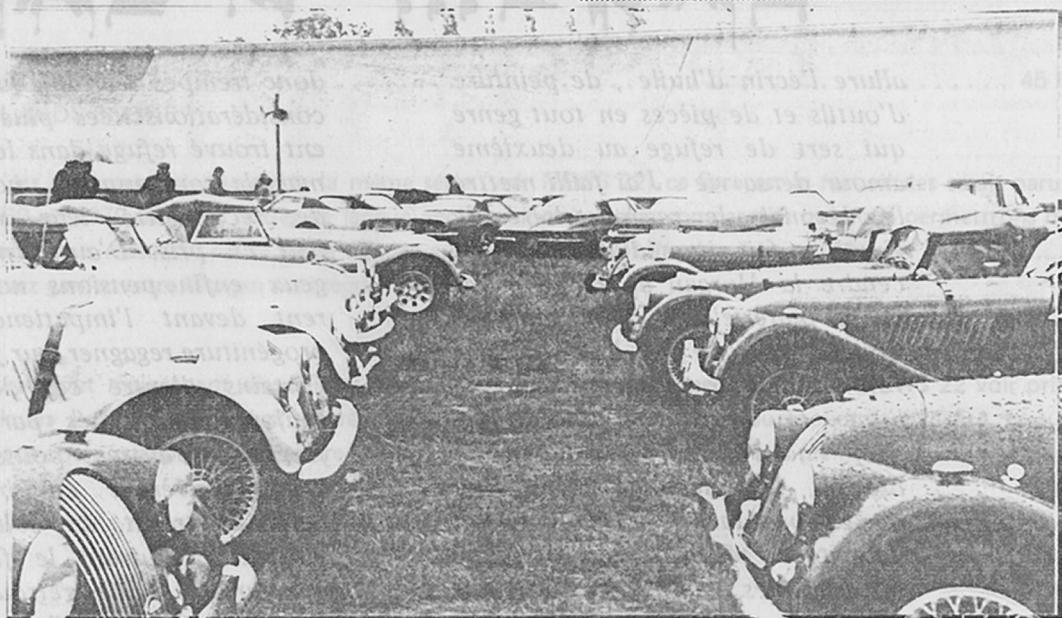
Grâce à ce beau soleil nous pûmes alors redécapoter et assister aux compétitions où s'illustrat une fois de plus la Morgan de M. HOFFMANN.

Sinon compétitions assez tenues entièrement sous la coupe de l'ASAVE qui force est de la constater ne semble accepter que quelques types de voitures bien déterminés qui se rapprochent de plus en plus des modèles actuels. Pas de courses d'avant guerre et dans les parkings très peu de véhicules vintages.

Et puis quel dommage, mais les quelques rôles froissés l'année dernière le laissait présager, personne ne fût autorisé à faire quelques tours de circuit à la fin de cette manifestation.

Vers 18h00 le bain de siège se terminait (les voitures n'étaient pas encore tout à fait sèches) et nous finîmes cette réunion autour du champagne dédié à Morgane dont nous félicitons les parents et à qui nous souhaitons de ne pas grandir trop vite : le compartiment enfant des deux places ne mesure que 90 cm.

P.S : Charles KACHELMANN était là, oui, oui c'est vrai ! il peut donc conduire sa Morgan sur 60 km.



Je suis sûr que tous vous avez au moins connu une fois la mortelle inquiétude qui nous assaille lorsque l'oeil rivé sur le thermomètre l'aiguille monte, monte, monte... inexorablement vers ce H et bientôt le masque

Dès lors ce H peut être changé en STOP si l'on ne veut pas connaître la panne irrémédiable que constitue la rupture du joint de culasse. Or donc aujourd'hui, chers collègues, nous allons nous pencher sur ce problème si fréquemment rencontré sur les Morgans et voir la façon d'y remédier. Mais avant rappelons le principe du système de refroidissement de nos voitures ainsi que sa composition :

- 1) Le bloc moteur est constamment baigné par le liquide de refroidissement qui grâce à des conduites circule autour des cylindres.
- 2) Afin d'assurer le refroidissement le bloc moteur est relié au radiateur par un système de durites.
- 3) La circulation du liquide est assurée sur les 4/4 Flat Rad suivant le principe du thermosiphon qui évite une source d'ennui lié au système qui est monté sur toutes les Morgans depuis 1952, la pompe à eau. Celle-ci est entraînée à partir de la courroie située à l'avant du bloc moteur et qui fait tourner la dynamo ainsi que le ventilateur.
- 4) On trouve encore sur les voitures possédant ce luxe le système de chauffage qui est un échangeur de chaleur relié lui aussi au bloc moteur par deux durites.
- 5) Pour que ce système fonctionne deux conditions dont nous verrons l'importance, doivent être remplies :
étanchéité absolue vis-à-vis de l'eau mais de l'air afin de le maintenir sous pression lors de la mise en température de l'eau. En effet suivant une loi physique (simple parait-il) l'eau sous pression chauffe moins vite qu'à la pression atmosphérique.

Toutefois afin que la pression engendrée par la dilatation de l'eau au cours de son chauffage n'atteigne pas une chaleur trop élevée le bouton de radiateur est aussi une soupape qui en cas de pression trop forte s'ouvre et laisse accès au trop plein, ce petit tuyau qui descend le long du radiateur.

Voilà, j'espère avoir été suffisamment clair pour pouvoir vous parler maintenant des raisons d'une surchauffe éventuelle ce n'est pas difficile à comprendre si vous m'avez bien suivi, il suffit qu'un seul des éléments précédents soit défectueux et le tout est joué.

Néanmoins, il faut préciser que par sa conception, la Morgan est plus faite pour sa terre natale que pour le grand Erg occidental surtout depuis l'abandon du radiateur apparent. Actuellement quelque soit le modèle, de toute façon plus le moteur est gros plus la voiture à tendance à chauffer, le radiateur reste à la limite du suffisant pour assurer son ouvrage.

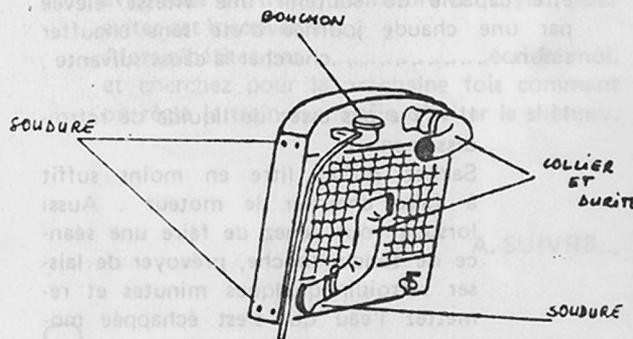
C'est pourquoi, avant de parler des causes éventuelles, je me permettrai de vous suggérer quelques transformations plus ou moins coûteuses :

LE VENTILATEUR SUPPLÉMENTAIRE

La première et la moins chère consiste à monter derrière la calandre un ventilateur additionnel. Le plus efficace est le ventilateur des CX Citroën qui passe très bien. L'on peut à l'aide d'une sonde le rendre débrayable où le mettre en commande manuelle. Mais alors n'oubliez pas de prendre l'alimentation de telle sorte qu'il ne marche que le contact mis.

Un peu moins cher le ventilateur des Renault 18 peut très bien convenir au 4/4 Ford.

LES POINTS À SURVEILLER



ET POURTANT ELLE TOURNE

LE RADIATEUR D'HUILE

La deuxième amélioration est la mise en place d'un radiateur d'huile qui augmente en fait la surface de refroidissement, mais permet aussi d'avoir une huile dont la température lui permet de garder toutes ses qualités.

LE RADIATEUR EN CUIVRE

Troisième solution, faire exécuter un radiateur en cuivre plus épais, mais à moins d'avoir un bon copain dans le métier, cette transformation est très très onéreuse.

LE VASE D'EXPANSION

Enfin dernier recours, le moins cher, monter un vase d'expansion. Vous prenez n'importe lequel de ceux moulé sur les voitures de série hélas leur esthétique est douteuse et vous le raccorder au trop plein du radiateur.

Lorsque la pression s'élève, l'eau au lieu de s'évacuer sous la voiture au grand dam des automobilistes qui vous entourent, est recueillie par le vase d'expansion. Lorsque la pression baisse à nouveau, l'eau est rappelée par succion vous évitant d'avoir à refaire le plein au prochain arrêt. Mais ce travail doit être effectué par un spécialiste à moins que vous vous y connaissiez.

En principe avec tous cela votre Morgan doit être capable de soutenir une vitesse élevée par une chaude journée d'été sans chauffer sinon. chercher la cause suivante .

- 1) Il n'y a pas assez de liquide de refroidissement.
Sachez qu'un litre en moins suffit à faire chauffer le moteur. Aussi lorsque vous venez de faire une séance de touche-touche, prévoyez de laisser refroidir quelques minutes et remettez l'eau qui s'est échappée moteur tournant pour éviter un trop brusque changement de température. Ceci bien sûr si vous n'avez pas de vase d'expansion.
Sachez aussi propriétaire de plus 8 que le bloc est en aluminium et qu'il faut que le liquide de refroidissement soit un mélange eau plus antigel par exemple (environ 2/3 plus 1/3). L'eau pure en effet est corrosive pour l'aluminium et je n'ai pas besoin de m'étendre sur les conséquences à long terme.

- 2) Le radiateur fuit.

Je ne parle pas de l'énorme fuite qui saute aux yeux mais des conséquences d'un mauvais montage. Regardez donc bien toutes les soudures de l'entourage du radiateur ainsi que celles des tuyaux d'arrivée et de départ du radiateur vers le bloc.

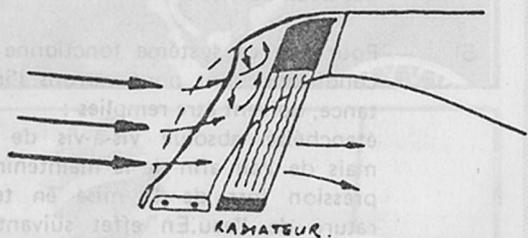
Autre fuite possible mais d'air cette fois, votre bouchon de radiateur est vieux, le ressort ou le caoutchouc n'assure plus une parfaite étanchéité et votre circuit n'est plus sous pression. Il suffit alors de le changer.

- 3) Le radiateur n'est pas bien aéré

Deux raisons à cela, soit il est couvert d'insectes, de crasses, nettoyez le au jet assez puissant et une brosse à chien-dent douce, soit vous avez posé devant lui des éléments qui empêchent l'air de pénétrer correctement : ce peut être un trop grand nombre de badges ou un avertisseur à trompes.

- 4) Les durites ont perdu leur étanchéité.

Elles ont vieilli et deviennent poreuses, vous voyez alors des craquelures au niveau des coudes, il est temps de les changer.



L'EXPLICATION DE LA SURCHAUFFE "NATURELLE"
L'AIR S'ENGOUFFRE SOUS LA CALANDRE ET FORME UN COUSSIN EN HAUT, SEULE LE BAS DU RADIATEUR EST EFFICACE.

Ailleurs elles sont percées ou les colliers de serrage les ont déchirées. Rappeler vous lors du montage des durites neuves qu'il faudra resser les colliers après environ 200 km. Pensez lors du contrôle aux durites du chauffage.

- 5) La pompe à eau
Comme toute pièce elle vieillit et vous pouvez déjà contrôler cette usure lorsque vous retirez la courroie en vérifiant le jeu de l'axe qui supporte le ventilateur.

Vérifier aussi la tension adéquate de la courroie qui doit avoir un jeu maximum de 20 mm lorsque l'on appui dessus. Cette tension se règle grâce au tendeur qui sert de point d'appui à la dynamo.

- 6) Le moteur
Plusieurs causes de surchauffe peuvent être retenues à ce niveau .

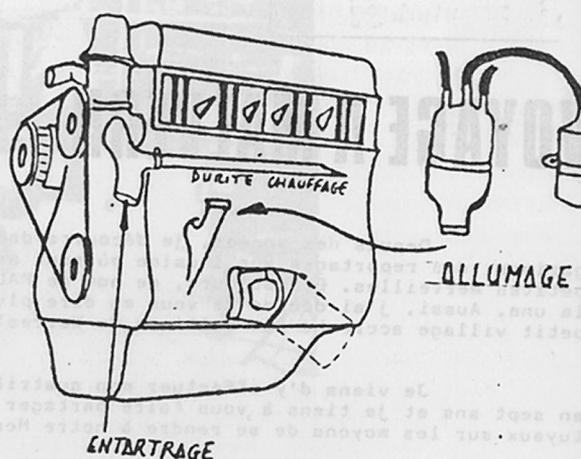
D'abord votre moteur est-il bien réglé tant sur le point de l'allumage que carburation, votre pot d'échappement n'est-il pas bouché, enfin votre moteur est-il propre : l'accumulation de graisse , de boue sur le bloc nuit à un refroidissement correct.

Ensuite vérifier l'étanchéité du bouchon de vidange généralement situé à l'arrière droit du bloc, sur les plus 4 et plus 8 .

Enfin cause majeure entre toute, l'entartrage du circuit qui peut aboutir à l'obstruction de certaines conduites .Pour atténuer cet entartrage on peut rincer le circuit une fois par an robinet de vidange du bloc ouvert, moteur tournant en remplissant par le radiateur et ce jusqu'à ce que l'eau devienne claire .

Mais tôt ou tard, l'entartrage se fait et l'idéal serait de mettre de l'eau distillée .

Autre solution , elle très efficace l'utilisation de liquide de refroidissement antitartre. Trop efficace en fait car il attaque , généralement les joints et durites donc à déconseiller .



Donc un jour ou l'autre le circuit est entartré alors que faire ? la solution la plus efficace et la plus économique est le rinçage abondant à l'eau .

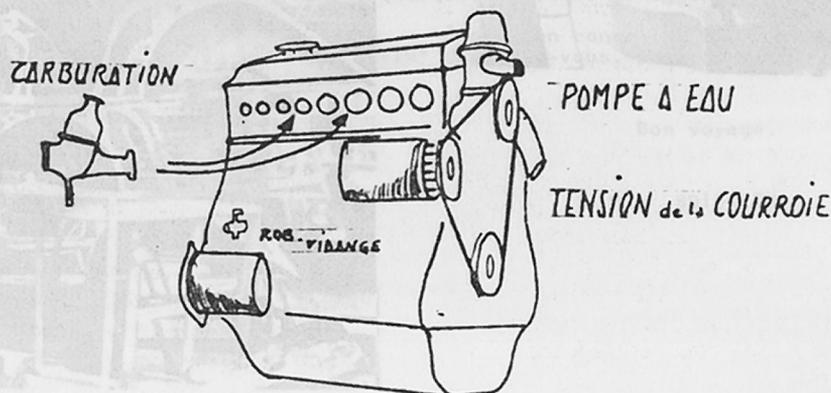
Ensuite il semble possible d'utiliser des produits détartrants spéciaux dans la mesure où cette opération se fait tous les 100.000 km environ donc les risques de détérioration des joints sont minimes .

Dernière solution enfin, mais il en coûte environ 600 francs confier el radiateur à un spécialiste qui se chargera de la nettoyer mais cela ne résout pas le problème du bloc moteur .

Voilà en principe une revue exhaustive des causes de surchauffe . Mais au fait, peut être avez vous un truc, j'allais dire un tuyau, pour éviter cet inconvénient .

Alors n'hésitez pas écrivez moi, et cherchez pour la prochaine fois comment on règle le train avant afin d'éviter le shimmy.

A. SUIVRE...



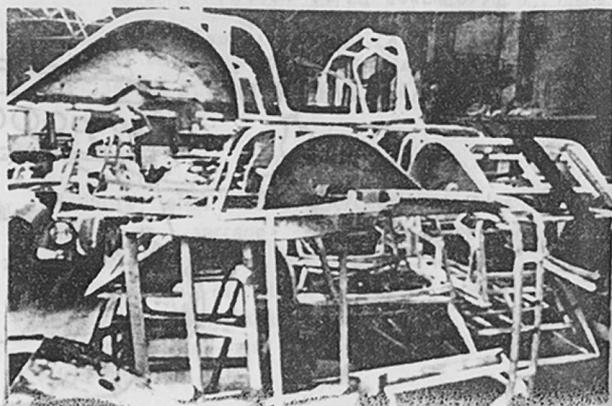
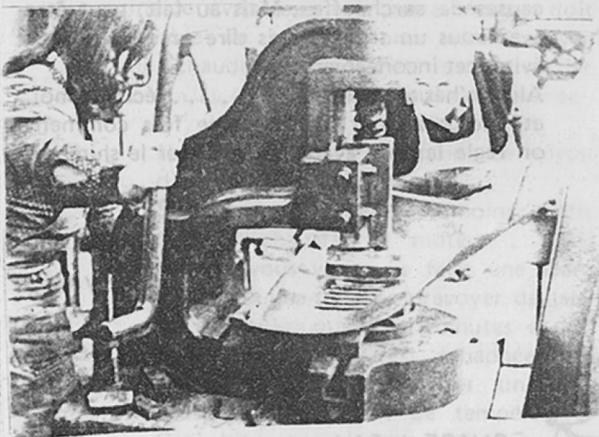
VOYAGE A MALVERN

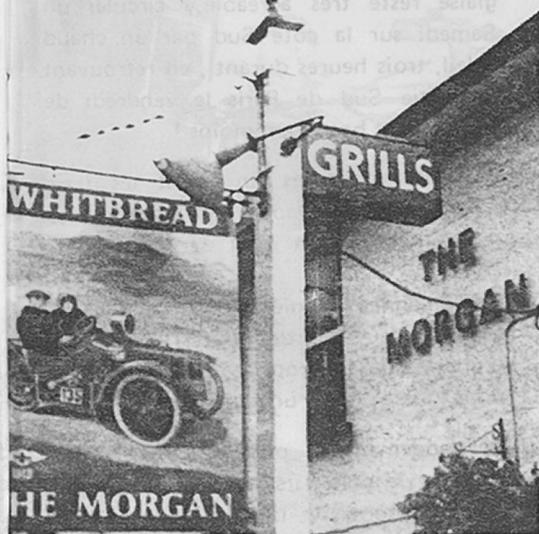
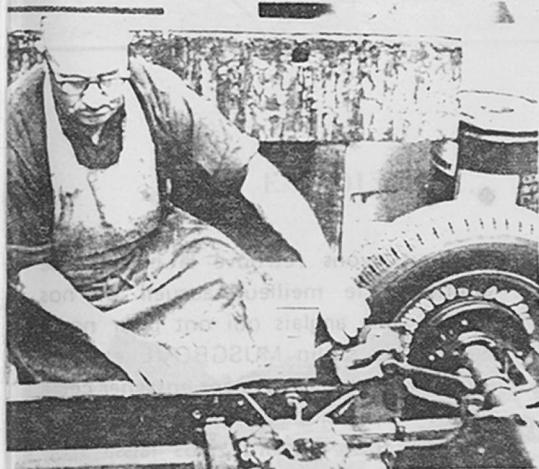
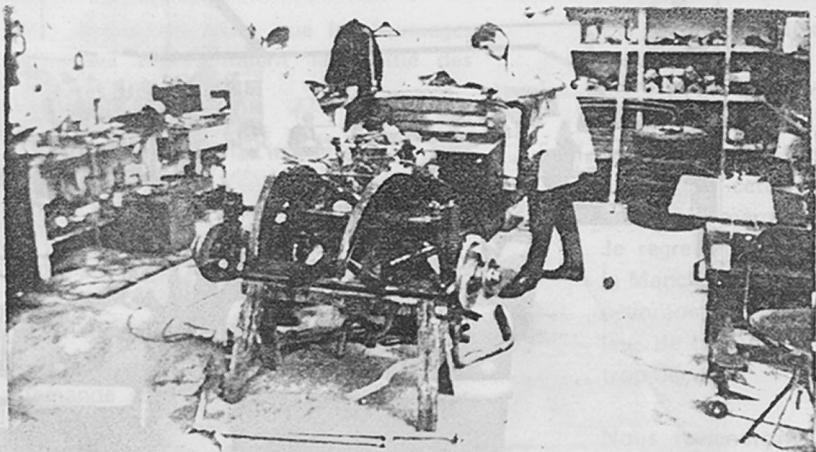
Depuis des années, je découvre dans divers magazines, des reportages sur l'usine où sont assemblées nos petites merveilles. Et toujours, ce nom de MALVERN LINK à la une. Aussi, j'ai décidé de vous en dire plus sur ce petit village accroché aux collines du Worcestershire.

Je viens d'y effectuer mon quatrième pèlerinage en sept ans et je tiens à vous faire partager quelques tuyaux sur les moyens de se rendre à notre Mecque.

Hormis la voiture et, partant du principe que tous les chemins mènent à Malvern Link lorsqu'on a traversé le Chanrel avec succès, je recommande le train très confortable au départ de Londres, gare de Paddington. En quittant le quai n°8 à 8 heures du matin, vous êtes assuré de vous retrouver au paradis, sur le coup de 11 heures, après un changement à Worcester (sur le même quai). Si vous souhaitez regagner la capitale dans la soirée, le train de 17h24 vous attend en gare de Malvern Link. Mais je vous souhaite de disposer de beaucoup plus de temps. Coût de l'aller-retour : £17,60 (170 francs).

En sortant de la gare de Malvern Link, ne cherchez pas de taxi. Descendez Malvern Road à gauche. Au premier croisement, empruntez à droite Pickersleigh Road. Cette rue, qui tourne en bout sur la gauche, vous mènera en moins de dix minutes depuis la gare jusqu'à un bâtiment de briques rouges et une porte bleue. C'est devant elle que votre pouls va prendre un rythme accéléré. Présentez vous après avoir passé un sas qui vous fait accéder dans une salle d'attente à l'ambiance très 1910. Je ne vous ferai aujourd'hui aucun commentaire sur la visite en elle-même. Sachez que, si vous vous annoncez à l'avance, vous serez toujours cour-





toisement reçu. Enfin, les heures d'ouverture des ateliers sont du lundi au vendredi de 8.00 à 12.30 et de 13.30 à 17.00.

Si, à l'heure du déjeuner, vous souhaitez vous restaurer, les établissements du genre sont plutôt censés être rares. Soit qu'ils soient fermés ou inexistantes. En quittant l'usine, vous vous dirigerez sur votre droite pour rejoindre la rue principale à descendre une centaine de mètres. Sur le trottoir de droite, vous trouverez alors le York Café où vous pourrez vous sustenter dans une ambiance typiquement provinciale.

A Malvern Link, vous trouverez des banques dans la Grand Rue, si vous n'avez pas eu le temps de changer vos francs avant le départ et que vous soyez tentés par l'acquisition de pièces usines. Il y a aussi un bureau de poste curieusement installé dans un kiosque à journaux.

Enfin, avant de regagner Londres, une visite au MORGAN WHITBREAD PUB s'impose. Situé sur les Monts du Malvern, c'est le point de rencontre obligé des Morgan de passage. Vous y dégusterez une savoureuse ale au gré d'une conversation qui tournera à coup sûr autour de ces merveilleuses machines.

Mais, si vous avez la chance de disposer de plus de temps, je vous recommande le BEAUCHAM HOTEL de GREAT MALVERN (Graham Road - Great Malvern - Works - tél : (06845) 63411). Son propriétaire, à l'allure joviale, vous réservera le meilleur accueil.

DERNIERE INFO : Peter Morgan m'a dit sur le seuil de son usine : " Regardez bien l'entrée de notre usine, elle va disparaître, modernisée. De même, nous allons devoir installer quelques machines dans nos ateliers!"

Alors, un conseil : Si vous voulez voir du "FAIT MAIN" dépêchez-vous. Les temps changent

Bon voyage.

P. BOISVIEUX

Morgan



MOG 80.....

Les 70 ans de l'usine - qui en dehors de quelques marques peut s'ennorgueillir d'un tel titre .

Personne si l'on pense que la MORGAN MOTOR Co est toujours aux mains de la famille . Il fallait donc s'attendre à une commémoration exceptionnelle surtout après les annonces qui nous avaient été faites depuis un an .

Pièces détachées, voitures , accueil, animation, tout devait être inoubliable. Je ne sais exactement ce qui manqua: peut être l'esprit britannique ne nous a-t-il qu'imparfaitement pénétré . Reconnaissions que les fesses ne représentent pas la meilleure des voies d'abord, peut être que la qualité du MOLS MOG nous a rendu plus difficile, enfin il est possible que le quiproco quant à savoir qui représentait le M.C.F , ait fait croire que nous n'étions pas le fer de lance du Club. Un franc tireur avait en effet laissé penser qu'il était le Président , il le fût certes, mais ne l'est plus . Ce n'était pas Charles Kachelmann !

Comble il n'est pas venu . Bref de tout un peu pour laisser un soupçon de déception dans les 25 capots qui avaient courageusement fait le voyage

Si nous avons retrouvé la chaleureuse amitié et le meilleur accueil de nos fidèles amis anglais qui ont pour noms Ken HILL, Colin MUSGROVE et leurs épouses, les griefs viennent entacher cette bonne impression d'ensemble . L'organisation tout d'abord nous laissa trop souvent dans l'ignorance de ce qui se passait , de même si la campagne anglaise reste très agréable, y circuler un Samedi sur la côte Sud par un chaud soleil, trois heures durant , en retrouvant la sortie Sud de Paris le vendredi de Pâques l'est beaucoup moins !

Plusieurs montures en firent les frais , qui ayant du vapor lock et pour les moins heureux un joint de culasse out.

Déjà l'année dernière nous avons regretté qu'au lieu de goûter les délices d'une grande propriété anglaise l'on nous fasse faire un aussi long trajet.

Le lendemain, il plût des haliebardes pendant le concours , ce qui n'arrangea rien . Surtout , et là tous les équipages étrangers étaient d'accord, la remise des prix fût entièrement consacrée, à deux exceptions près, à récompenser des anglais. Erreur grossière à mon

avis quand on saura que les équipages étrangers représentaient la moitié des voitures présentées .

Ceci n'est pas une incitation à nous voir revenir...

Enfin, pour terminer l'ensemble des prix pratiqués au niveau des repas , boutiques Club, pièces détachées étaient prohibitifs et la loi de l'offre et de la demande joua dans le plus mauvais des sens .

En résumé un MOG qui ne fût pas à la mesure de ce qu'il aurait dû être, certes les 700 ou 800 Morgans, les trois roues Morgan étaient autant de pôles d'intérêt, certes l'esprit Morgan était là, mais il a manqué cette intimité, cette chaleur qui avait marqué les précédents MOG. Je regrette un peu d'avoir fait traverser la Manche à tant de membres en espérant néanmoins qu'ils auront pris le meilleur de la chose et ne soient pas rentrés trop déçus.

Nous reviendrons, c'est sûr, mais peut être pas tout de suite .

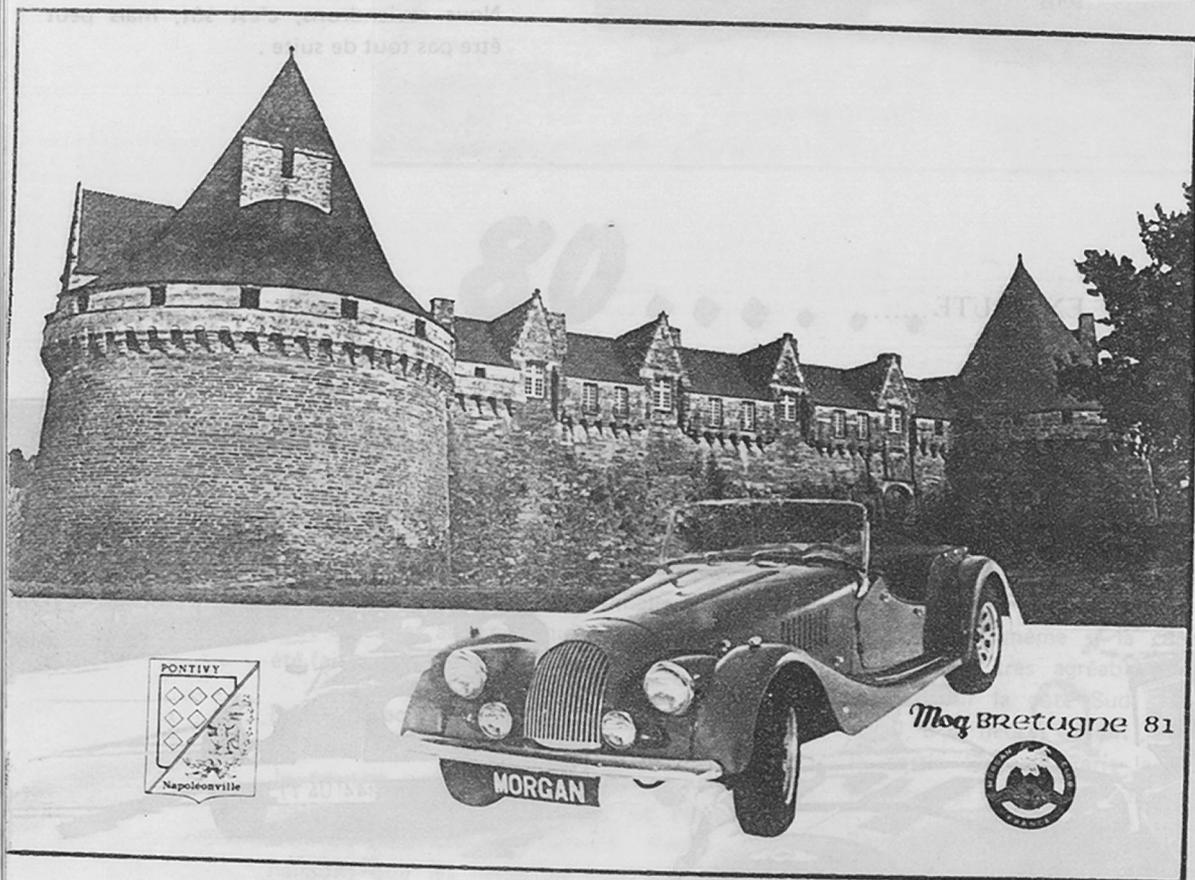
EN ROUTE.....



près

molsheim : 80

81 : - PONTIVY.



13.14 juin 81 EN BRETAGNE

tous les détails dans le prochain NEWS



Colin Musgrove

SPECIALIST IN MORGAN CARS

SERVICING - TUNING - REPAIRS - RESTORATION - FOR ALL MODELS

*STAINLESS STEEL EXHAUST SYSTEMS

Specially manufactured as an exact replica of the original mild steel system. With a no-nonsense guarantee while the vehicle remains in your possession, you simply fit and forget your exhaust problems.

It is my intention to offer a complete range covering all Morgan 4-wheel models to date.

Available now: 4/4 Series II (Aquaplane manifold)

4/4 Series III-V

4/4 1600 1968-1977

4/4 1600 1977 on

Plus 4 (all)

Plus 8 1972-1977 (big bore down pipe)

Plus 8 1977 on

Don't you think your Moggie deserves better than that rusty old mild steel system?! Ring or write to discuss your requirements.

*RESTORATIONS

With ever rising prices and lengthening waiting lists for new Morgans, restoring your present car makes good economic sense. I won't make any exaggerated claims to being the best, or even the cheapest. If you read my book "Moggie" you will see what can be done. If you are genuinely interested in a first-class restoration why not discuss your requirements with me? Alternatively, you could buy a copy of "Moggie" and do it yourself!!

Whatever your Morgan problem, get in touch - I can usually help.

POSTAL ADDRESS: "NEW BURN", HOB LANE, BALSALL COMMON, NR. COVENTRY, CV7 7GX

TEL BERKSWELL (0676) 33014

(Callers by appointment only, please.)



Colin Musgrove

COTISATIONS 1980 — 1981

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

MORGAN CLUB DE FRANCE c/o C. KACHELMANN
23, avenue Jean Moulin 75014 PARIS

La cotisation de base annuelle est fixée à : 100 F

Supplément facultatif pour abonnement à
«MISCELLANY» (bulletin de la section anglaise)..... 130 F

1/2 tarif à partir du 1er Octobre, soit dito pour le
supplément facultatif 50 F

Bulletin à découper et à retourner avec votre chèque .

MORGAN CLUB DE FRANCE



BULLETIN D'ADHESION 1980

Je soussigné,

Nom Prénom

Adresse

..... Profession.....

Tél: 1) domicile 2) bureau

désire adhérer au MORGAN CLUB DE FRANCE, la description de mon
véhicule est la suivante : modèle Nombre de places

année..... Numéro d'immatriculation

couleur Numéro de chassis

Fait à le

Signature