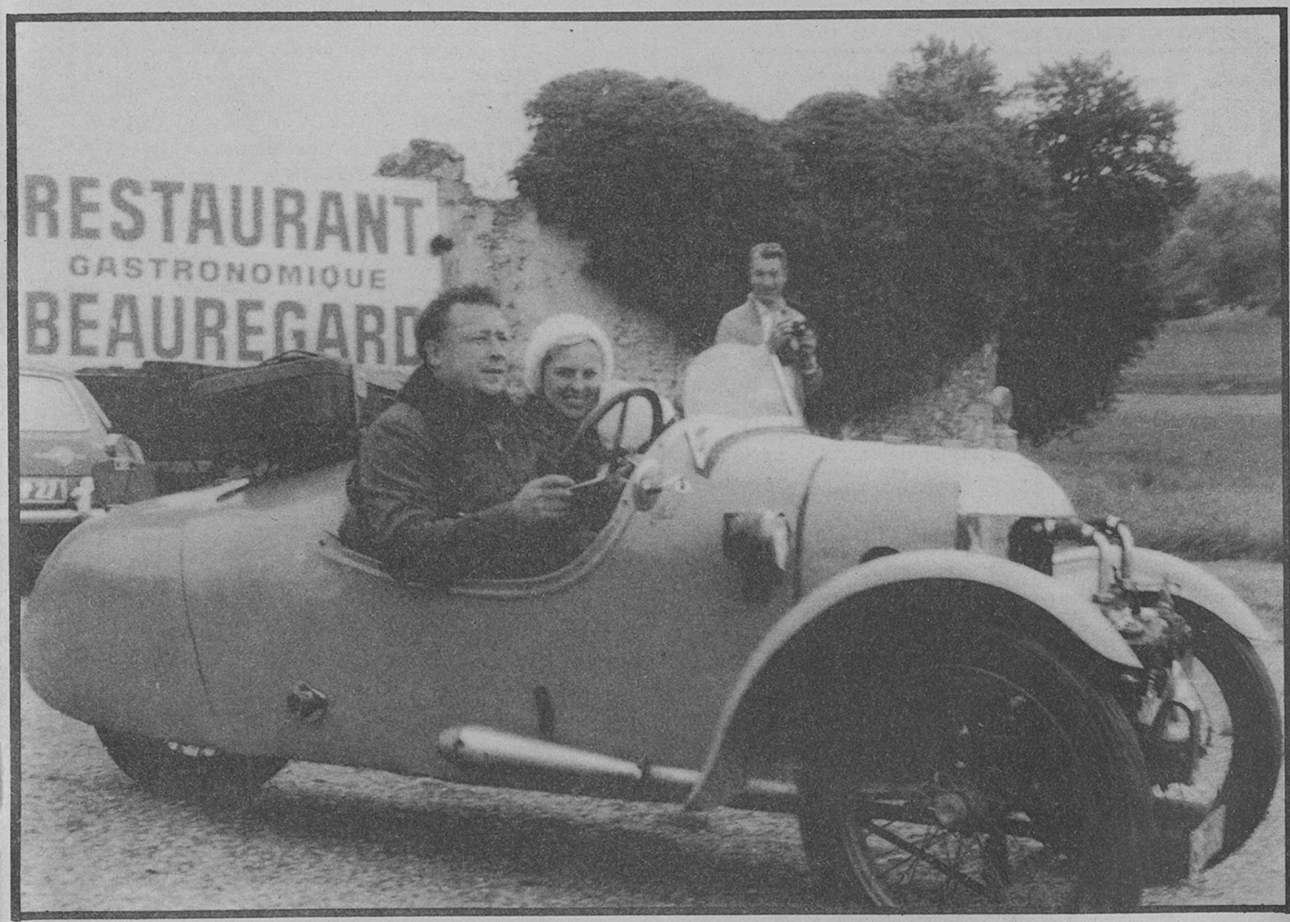
morgan club france



news nº 27

SEPTEMBRE 1981

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 Mois 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 Mois 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 écrue 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 . PIECES 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	70 F
5.16	Câble frein à main 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 8	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	Durite plus 4 (moteur) (le set)	70 F
5.26	Flexible inox pour échappement 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'augementation et du taux de change .

Nom : . . . . . Prénom : . . . . . Numéro d'adhésion : . . . . . .

Adresse : . . . . . .

Veuillez me faire parvenir les articles dont les références suivent : . . . . . .

. . . . . .ci-joint en réglement un chèque de : . . . . . francs

Le . . . . . Signature :

EDITORIAL

Le rêve devenu réalité, quoi de plus beau pour le Président . Le rêve c'était l'enthousiasme de JANOT et FRANCOISE pour PONTIVY, un programme pour cette manifestation, qui je l'avoue, me paraîssait trop ambitieux . Et puis , l année avançant leur enthousiasme communicatif , leurs efforts me passionnèrent et je plongeais sur PONTIVY dès le mois de Janvier. Et puis le week-end arriva .

Mieux que moi, les participants, la presse, les Pontivyens trouvèrent les termes pour cette réunion : fabulous, marvelous, fantastic, apothéose, the best Mog we have ever join .

Bref FRANCOISE et JANOT nous vous devons tout, ce fût parfait, tous nos amis ne tarissent pas de louanges et vous les méritez . Les mots s'effacent , mais le cœur y est . Un très grand merci pour votre extraordinaire réunion. Personne ne vous oubliera .
Oui, l'émotion est grande après un tel succès et je regrette que vous n'ayez pas été plus nombreux. N'y voyez surtout aucun reproche, je vous en prie. Ce que j'en dit ce n'est que pour vous qui n'avez pû nous rejoindre, j'espère que vous connaitrez le même enthousiasme l'année prochaine en Provence , car nul doute que MAURICE et JANINE LOUCHE sauront faire aussi bien . Leur dynamisme nous enchante déjà. Le MOG Bretagne 81 est souvenir vive le MOC Provence 82 !! .....

A part cela vous serez convoqué cette année en Assemblée générale à Paris. Si vous ne pouvez être présent faite vous représenter par votre délégué régional , car devant l'ampleur que prend le Club, une restructuration s'impose. J'espère que cela ne changera rien à l'esprit du Club qui reste un modèle du genre et je souhaite longue vie à notre passion .

A bientôt,

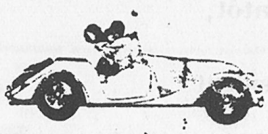
Le Président

nouvelles breves

A L'ÉTRANGER

Encore une histoire d'argent, décidément .
Invités par un Club étranger nous nous aperçûmes que les membres de ce Club payaient trois fois moins cher leur participation à la réunion que les étrangers . Comme l'autoroute, plus vous venez de loin et plus c'est honéreux ...

Le deuxième week-end d'Août aura lieu au Nurburgring la manifestation annuelle de la voiture ancienne de compétition .
Chaque année une 100 de Morgan s'y donnent rendez-vous . Si cela vous tente le circuit est à 80 km au N.E d'AACHEN (Aix la Chapelle) .



EN ANGLETERRE

Vous allez rire peut-être mais Peter Morgan, lui, rit jaune : un de ses compatriotes propose sur plateforme Volkswagen un kit plastique , réplique parfaite de la 4/4 et qui s'appelle «Royale» Quand je vous disais que Morgan et Bugatti ont plus d'une chose en commun .

Toujours en Angleterre , le déficit du MOG 80 serait presque comblé grâce à la générosité des membres . Aussi cette année le MOG a eu lieu , je dirai, dans la plus stricte intimité . Pas de publicité au-delà des Iles et des prix qui sont moitié moins élevés que l'année passée . Espérons que tout sera au point pour 1985 à l'occasion des 75 ans de l'usine.

EN FRANCE

Le Club a eu ce printemps deux propositions de réunion organisée sans la collaboration du bureau . Dans les deux cas notre réponse fût négative devant le prix exhorbitant demandé aux participants (400 à 500 F la journée) .
Étonné de notre réaction, il nous a été répondu que pourtant tout avait été compté au plus juste. Excepté la commission prise au passage par les organisateurs !! Qu'il est doux d'être parfois naïf .....cela fait la santé d'un Club .

ATTENTION

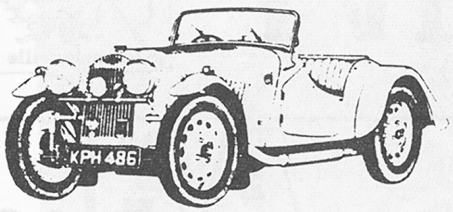
Pour joindre le Président cet été:

- 1er au 28 Juillet 322.34.26
- 28 Juillet au 28 Août ..224.68.55
- 28 Août au 30 Sept. . . .322.34.26

Depuis le Ier Juillet nouvelle adresse:

20 rue DAGUERRE

750I4 PARIS



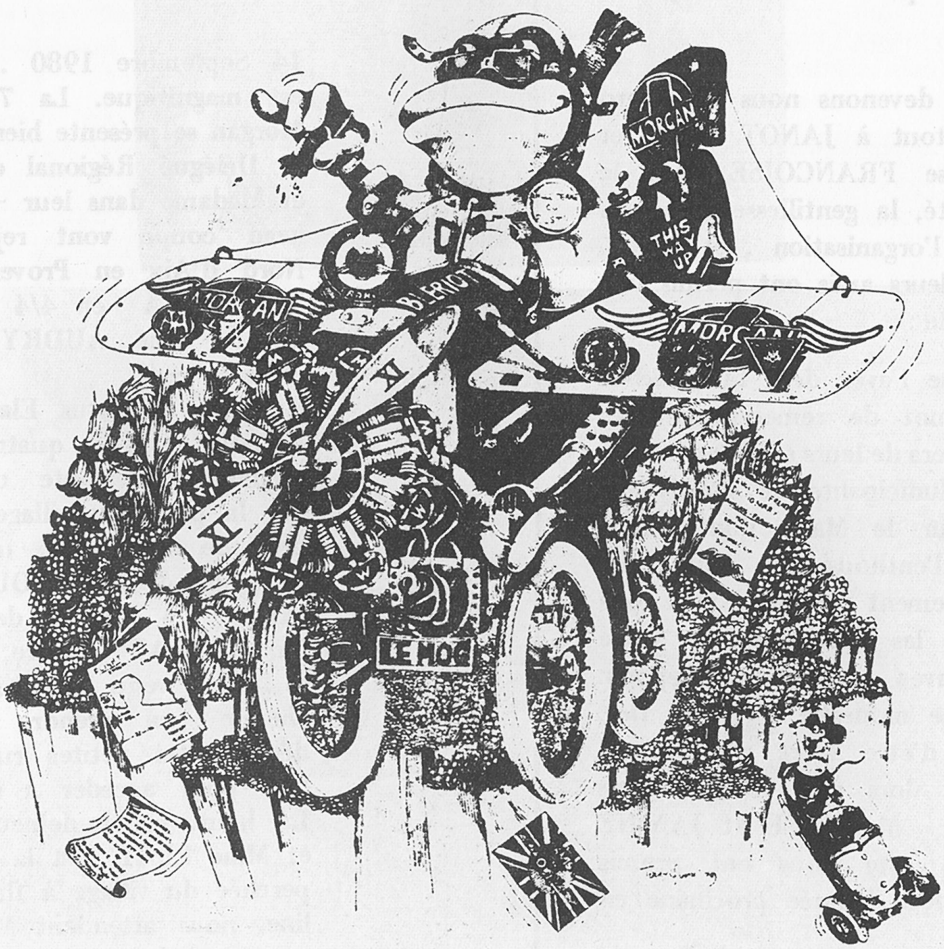
PENSEZ A VOTRE COTISATION 81

- 120 F pour cette année
- votre NEWS ne mériterait-il pas votre contribution ?
- aidez nous .

Un des 57 dessins du livre :

"MORGAN CARTOON BOOK "

I20 FRS au club .



UN AVANT GOUT ..... DE PONTIVY

PONTIVY
Napoléonville

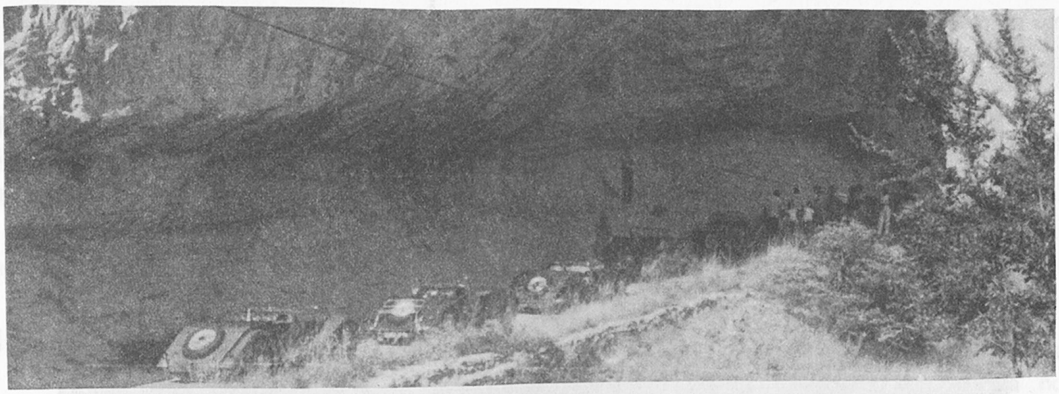
Un grand merci à vous tous qui avez fait le voyage et d'après vos premières impressions ce fût un succès inespéré. Nous fûmes 40 voitures françaises, le plus important contingent et au total 98 participants .
Nous reviendrons sur cette manifestation dans notre prochain numéro mais d'ores et déjà sachez que ce fût, de la bouche même des participants, le plus beau MOG jamais organisé .

A qui le devenons nous , d'abord et avant tout à JANOT HELO et son épouse FRANCOISE dont la disponibilité, la gentillesse , le sens inné de l'organisation , et la solidité de leurs amis ont permis une telle réussite .

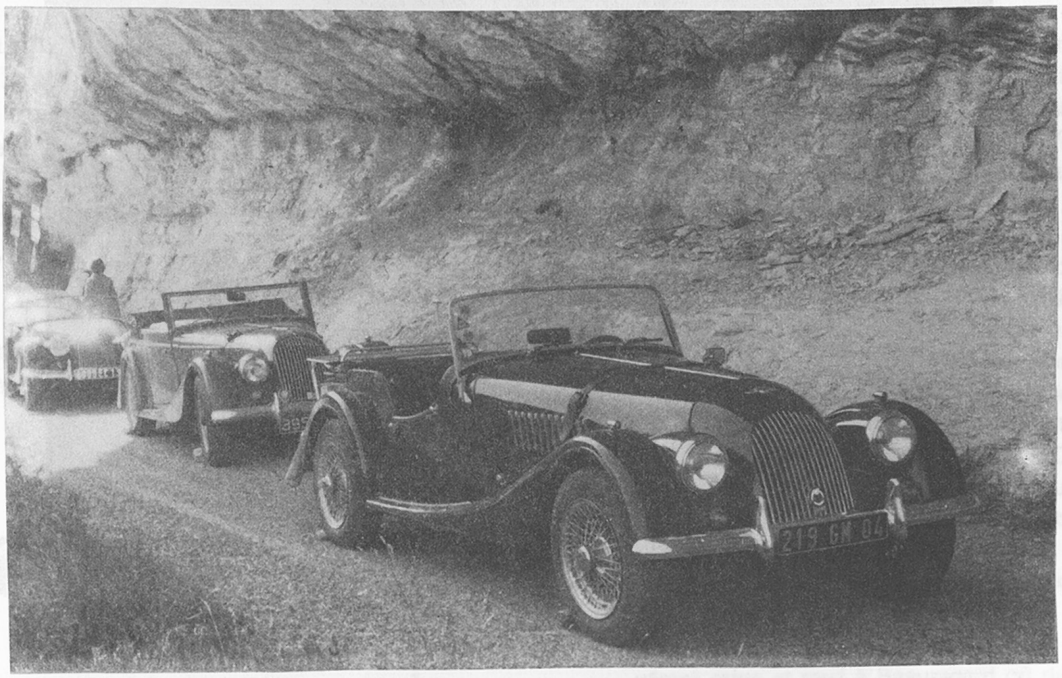
Si vous ne l'avez déjà fait, sachez qu'un mot de remerciement les récompensera de leurs efforts .
Puis la Municipalité de Pontivy et à Monsieur le Maire dont l'amabilité et l'enthousiasme nous aidèrent grandement , enfin à vous tous de toutes les nations qui par votre présence avez justifié nos espoirs. Sans fausse modestie , je suis fier, très fier d'être votre représentant à tous . Alors vive 1982 et bon courage à MAURICE et JANINE LOUCHE qui nous ont promis pareille fête l'année prochaine en Provence .

AH..! QUEL BUFFET

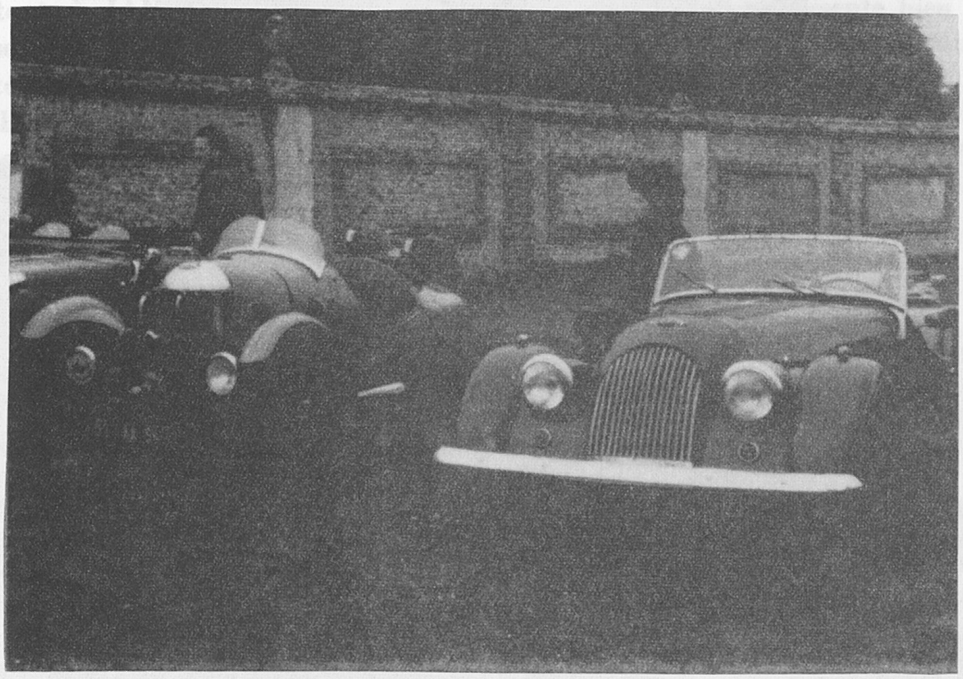
14 Septembre 1980 . Le temps est magnifique. La 7ème sortie Morgan se présente bien . A 9h30 le Délégué Régional du Sud-Est et Madame dans leur + 4 Drophead coupé vont rejoindre au Nord d'Aix en Provence Mr & Mme LANA en 4/4 ainsi que Mr & Mme AUDRY et leur chien en + 4 .
Un ami en lotus Elan se joint à nous . Les quatre voitures prennent la route des Alpes. Sur la place du village de Volx, près de Manosque, nous attendent Mr & Mme ROUX et leur extra + 4 venant de Lyon et Mr et PLAT , notre hôte avec sa 4/4 venu nous montrer le chemin à prendre parmi les dédales des petites rues du village pour accéder à sa maison. Là haut, car la demeure de Mr et Mme PLAT est la plus haute perchée du village à flanc de colline, nous attendent Mme PLAT avec un charmant sourire, ainsi




3386 EP 13


219 GM 04





qu'un nouveau membre marseillais Mr MISSOL et son amie avec un très beau lévrier dans leur 4/4 . Vue magnifique sur la Vallée de la Durance .
Mr et Mme PLAT membres du Club depuis deux ans habitent 10 mois de l'année en Guyanne . Pour se sentir en famille avec les Morganistes, ils ont eu l'idée d'inviter les membres du Sud-Est chez eux . Un fabuleux buffet nous attendait : vins à volonté, charcuteries à profusion différentes viandes, salades, plateau de fromages plus que copieux, fruits et pâtisseries maison .
Les Romains ne faisaient pas mieux ! Le moral était comme le temps : au beau fixe .
Vers 15 h , après avoir apprécié toutes ces bonnes choses, une balade de 60 km autour de Volx , par les petites routes, nous fût proposée par Mr PLAT qui connait parfaitement la région . Ce fût le digestif .
Vers 17 h, après une dernière collation, Mr & Mme ROUX rentrèrent sur Lyon. Les quatre autres Morgans repartaient chez le Délégué pour le dernier verre d'adieu . La journée fût excellente surtout grâce à la générosité et à la gentillesse de Mr et Mme PLAT qui furent mal récompensés par une participation très faible . Six Morgans sur un effectif de 28 c'est quand même triste ! .

Le Club Morgan vous doit un grand merci Mr et Mme PLAT .



LE ROI EST MORT, VIVE LE ROI

Dans quelques instants nous allons nous mettre à table pour goûter la nouvelle cuisine de l'Auberge Beauregard située dans les prairies attenantes au bourg de Pacy sur Eure .

Mais comment gentes dames et damoiseaux sommes nous allés en ces lieux . A l'initiative du Seigneur et de sa Dame LAMBERT de Morgan de la Colinière, maître des lieux qui avaient accepté d'être nos hôtes pour cette journée du 10 Mai .
Que de risques aviez vous pris en la circonstance , car comme chacun sait le roi en un élan démocratique et populaire avait choisi ce jour pour mettre en jeu son trône.

Combien de chevaliers, professeurs, dames et pages de la confrèrie viendraient en ces lieux, alors que le sort du royaume était en jeu ?
Vingt deux carrosses ! oui ! vingt deux avaient bravé les lueurs sournoises de l'aube pour choisir leur roi et ensuite nous rejoindre sur les terres d'élection du chevalier Lambert .
Il y avait de quoi impressionner Gutemberg en la personne de Jean-Loup NORY d'autoloisir , venu pour la circonstance essayer la + 4 présidentielle et apprécier l'esprit de la Confrèrie afin d'en relater les us et coutumes dans son parchemin .

La route étant longue et parsemée d'embuches, les capitalistes, pardon (décidément cette journée du 10 Mai avait un air de 1789) ceux qui séjournaient dans la capitale , après un regroupement chez le Président (lequel ?) chevauchèrent ensemble vers les vastes espaces de l'Ouest suivant d'abord l'ancienne voie gauloise de De Gaulle devenue autoroute de l'Ouest depuis) puis le chemin de Pacy à Septeuil puis . . . . . se sont perdus ! ?

Bref, après un point d'étoile nous arrivâmes sains et sauf à Beauregard où débute

Parmi les vingt deux destriers réunis nous eûmes le plaisir d'admirer enfin un trois roues . Michel MOCQUAST avait le voyage avec son Morgan 1921 ? (la naissance se perd dans la nuit des temps) accompagné de sa délicieuse épouse et de son héritier ravi de cette chevauchée .
Grande fierté et bombement de torse de votre Président dont le désir secret est de regrouper en notre sein toutes les Morgans des origines à nos jours .

Et nous passâmes à table , après les palabres habituelles . La nouvelle cuisine nous fût alors offerte et après consultation des palais responsables de son appréciation chacun souhaitât qu'elle s'efforçât de vieillir un peu . . De l'entrée au dessert le goût est le même , mais prudemment Dame Kaky avait prévu avec une extrême bonté de nous faire connaitre sa table . Mais n'anticipons pas . Retard ayant été pris nous empruntâmes une voie fréquentée par ces manants amateur de plastique , silence, confort et renfermé pour rendre visite au château de Champ de Bataille où nous appréciâmes l'architecture .

Ensuite, c'est par un chemin plus adapté à nos carrosses, forêts, manoirs, rivière que nos hôtes nous conduirent jusqu'à leur demeure où nous attendait un somptueux buffet à l'ancienne qui fût courronné par un excellent champagne après l'annonce de la défaite du roi . Aucun parti pris , croyez le bien, mais pour consoler les vaincus et acclamer les vainqueurs.

Et dans tout cela votre Président se goinfrait , pensant hypocritement qu'un trône acquis ne se refuse jamais , ni ne se joue !!

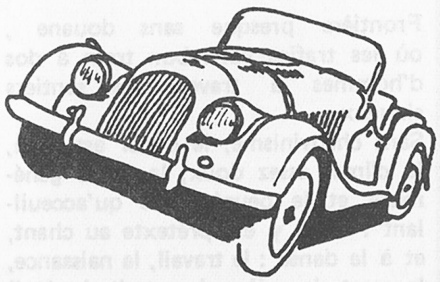
RETROMOBILE

Le Club, grâce au concours cette année des Ets SAVOYE, était représenté au Salon RÉTROMOBILE et une fois de plus ce fût un beau succès pour votre marque favorite.

Ce succès est en partie dû aux efforts qui ont été fait depuis l'année dernière pour faire connaitre la marque, le Club et son état d'esprit . C'est ainsi que commence à venir au Club les cyclecaristes attirés par nos sorties et petit-à-petit le Club étend ses «membres» jusqu'au début de la marque .
Nous avons vu ainsi l'adhésion de trois nouveaux cyclecars ce qui porte à cinq leur présence en notre sein . Les 13 autres adhésions enregistrées sont en majorité celles de propriétaires de modèles antérieurs à 1960 , dont une des toutes premières 4/4 (No de chassis 134) .
A côté de cet aspect historique nous avons pû constater , non sans fierté, que le Club avait une réputation de sérieux , de dynamisme et plusieurs autres Club sont venus nous voir pour connaitre notre secret .
Après mures réflexions , il n'y en a pas, je crois et le succès du Club tient essentiellement à sa gestion très saine, quoique certains en pense , j'y reviens dans un autre article de ce numéro .

Pour en revenir au salon , je tiens tout d'abord à demander à tous ceux qui ont participé à notre sortie de bien vouloir m'excuser de la pagaille qui s'installât à l'arrivée Porte de Versailles .

J'avoue humblement avoir été débordé par les évènements et n'avoir pas tout de suite réalisé que pour les gestionnaires du Parc des Expositions une Morgan n'a pas plus d'intérêt que le prêt à porter, le beaujolais nouveau ou une armoire normande .
Bref, on ne m'y reprendra plus à obliger 25 voitures à se fourvoyer un dimanche après-midi dans un tel guêpier . Mea culpa .



A part cela, le salon en lui-même ne fût pas aussi beau , à mon avis, que l'année passée , mais il était difficile de faire mieux que les Bugatti , encore que ce qui lui manqua le plus fût une meilleure présentation , surtout du côté des commerçants qui n'avaient fait aucun effort de présentation de leurs voitures . C'est dommage, car certaines d'entre-elles auraient mérité plus de mise en valeur .

Finalement cette seconde participation, après l'euphorie de 1980 nous a permis de mieux analyser nos erreurs et nos défauts, tout en sachant que nous sommes sur la bonne voie, c'est là l'essentiel .

Alors rendez-vous à l'année prochaine !

bonnes adresses

. kit pare brise rabattable
. déflecteurs de pare-brise
. porte bagages chromé
. saute vent
. volant brooklands
. tableau de bord en bois
. support de capot moteur
. bananes de pare-choc
. parapluie «Morgan»
. badge commémoratif 70 ans de l'usine
. . . . . etc

Melvyn Rutter
Specialist Services

Pour recevoir notre catalogue complet illustré , contenant la liste de toutes nos pièces, envoyez 3 coupons réponse internationaux (à la poste) à :

MELVYN RUTTER
Spécialist Services
3 The Green, WANSTEAD
LONDON E 11 ZNT
ANGLETERRE
Tél : 19.44.01.989.1287

NAISSANCE D'UNE PASSION

Ma passion des véhicules, plus particulièrement de l'automobile est une longue histoire qui commence en Afrique Équatoriale, par la découverte du train à vapeur, pour se poursuivre jusqu'à l'acquisition de mon actuelle MORGAN dans le Sud-Ouest de la France .

Pour mieux me situer, je dois dire que je suis originaire d'un pays où tout prend des proportitions démesurées, comme les horizons qui l'entourent; aussi tout ce qui s'explique mal, appartient à certaines sciences, que les sages et les sorciers traduisent à leur convenance aux enfants .

De cette mythologie, il en résulte que j'ai beau démonter ma voiture dans ces moindres retranchements, j'ai beau lui adapter les modifications les plus sophistiquées, il demeure en elle une sorte d'âme dont j'ai toujours préféré taire l'existance , de peur de la trahir et de me ridiculiser.

Mon enfance est une suite d'émerveillements d'évènements , et d'aventures qui, sans album , demeurent tous présent . C'est un moment vécu avec vigilance , un passé qui se conterait plûtôt au présent .

Je suis né à Mindouli, à 120 km environ à l'Ouest de Brazzaville, sur la ligne du chemin de fer Congo Océan (C.F.C.O).

A part les deux principaux quartiers qui entourent la gare, c'est une succession de bosquets , de vallons et de broussailles, engloutis au Sud par la chaîne de montagnes qui forment la frontière naturelle avec le Congo Belge (Zaïre actuel) .

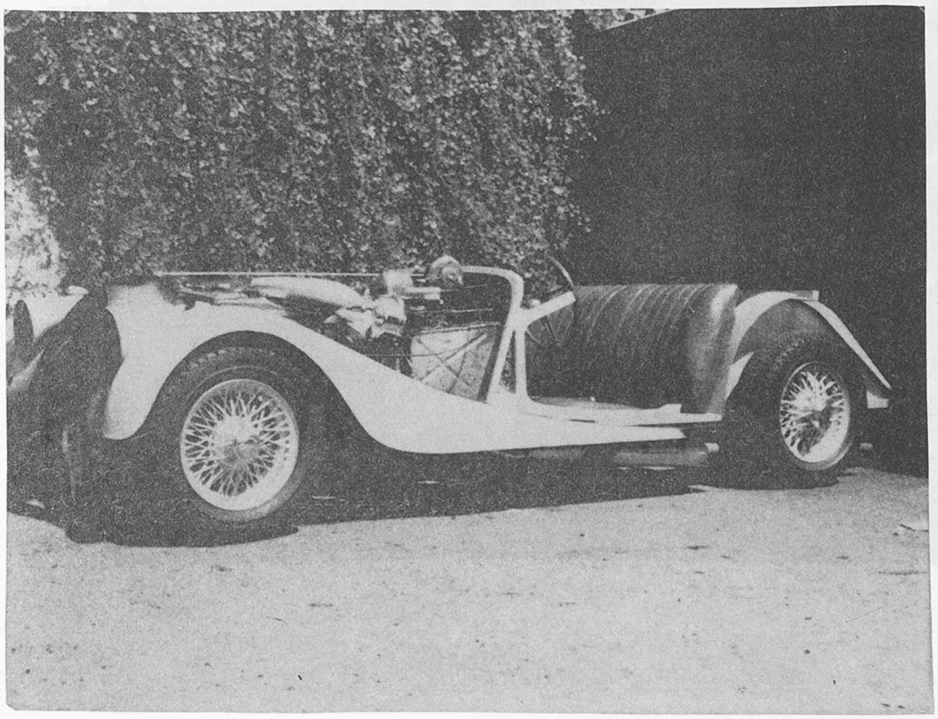
Frontière presque sans douane , où les trafics vont bon train à dos d'hommes à travers les sentiers sinueux .
Sans chauvinisme, le décor est beau, le climat assez doux, la faune généreuse et le peuple plus qu'acceuillant . Tout y est prétexte au chant, et à la danse : le travail, la naissance, la mort, la prière, le retrait de deuil etc ...
C'est un pays de cuivre et je me souviens des petites trains à vapeur de la BUMIFOM (Bureau Minier de la France d'Outre Mer) qui sillonnaient les côteaux pour disparaître dans le grand atelier dont l'accès nous était interdit .

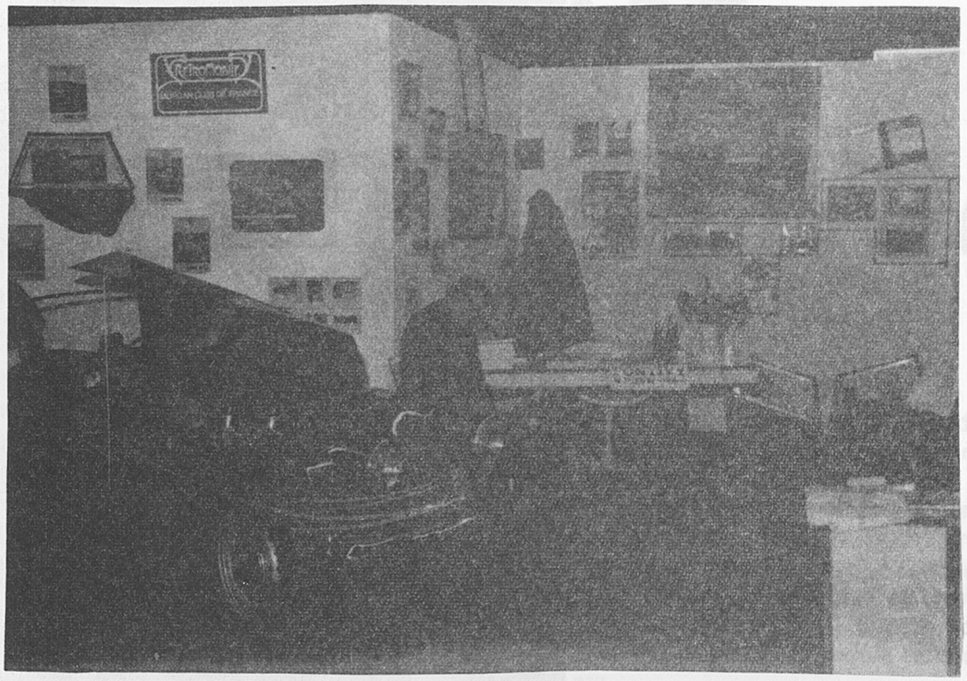
Nous étions trois inséparables copains qui dormions souvent ensemble , presque partout où l'aventure nous menait, et où la nuit pouvait nous surprendre . Nous avons fait plus d'un voyage clandestin dans d'interminables trains de marchandises, qui à coup sûr, nous emportaient vers un horizon inconnu. Mais je crois sincèrement que rien ne pouvait assouvir cette soif de tout ce qui pouvait se mouvoir mécaniquement qui me dévorait .

Dans ce pays, 100 traditions font entre autre que l'enfant appartient au peuple; de ce fait chacun veille physiquement et moralement sur lui, d'où la quiètude des parents et l'indépendance des enfants .

Ici tout prend vite un caractère de fête, le passage d'une automobile , d'un train etc ...









Chaque gare est un vrai marché , une cour à pallabres. Personne ou presque n'a une fonction définie , on pêche ou on chasse parcequ'on a faim, et chacun vend ses surplus à grands cris à coup de marchandage .
On boit du vin de palme * , on chante et le train démarre dans une féérie d'appels, de cris et de pleurs d'enfants; les virtuoses eux ne se précipitent pas, ils rattraperont le train à la course sous une pluie d'applaudissements .

La locomotive peine sous la charge, elle souffle sous un nuage de vapeur blanche, ses grandes roues patinent avec rage sur les rails, puis le rythme s'harmonise , les bâtiments de la gare défilent lourdement, nous partons !

A mesure que le train s'éloigne, tout s'agite sur notre passage, des gens sortent des maisonnettes en brandissant des objets , des enfants nus courrent avec le train, suivis de minuscules chiens qui aboient avec eux .Sur le bas côté, un cycliste , la chemise au vent, s'affronte un moment avec le train sous les encouragements des voyageurs excités. Puis le spectacle s'éloigne, pour faire place à d'autres paysages . Au loin les collines se poursuivent et se chevauchent paresseusement; une rivière surgit, sortant de nulle part; elle ondule tout contre le train avant de disparaitre au loin dans la forêt .

Dans l'unique wagon de passagers , aux longs bancs de bois, la confusion est totale . L'allée centrale n'est plus qu,un amas de régimes de bananes , de paquets de manioc, de paniers de poissons fumés, de sacs d'ignames etc ...
Des groupuscules se sont formés et les gens discutent de choses diverses selon leurs origines et leurs appartenances. Certains mangent sans conviction, mais cela aussi fait partie des usages et on participe pour ne pas sortir du milieu de ceux qui ont l'habitude .

Malgré sa casquette du chemin de fer, Massengo, le contrôleur, se confond avec les fêtards dont il fait partie . Sur son passage, la générosité est à son comble ; on lui offre des présents, il goûte à tout et boit à toutes les gourdes . Les resquilleurs des environs se savent en sécurité ; si Massengo les sanctionnait il foulerait les traditions et se heurterait à certaines malédictions, d'où les bons côtés de la tribu .
Les voyageurs occupent les moindres recoins du wagon, jusqu'aux marches d'accès sur lesquelles des gens sont debout, accrochés aux barres de maintien .

Quelqu'un a improvisé une chanson qui s'accorde avec la cadence infernale des boogies et dans l'euphorie , la foule environnante reprend le refrain à tue-tête .
Plus loin, un connaisseur , cite sous l'admiration générale, les gares qu'il reste à parcourrir : MARCHAND, BRUSSEAUX, MATOUMBOU, HAMON, BARATIER, KIBOSSI, NGOMA-STÉ-STÉ, SIMON, BRAZZAVILLE.

En ce qui nous concerne, BAKOUMACÉ LOUFOUA et moi , nous descendons à MATOUMBOU, pour rejoindre KINKALA (la préfecture à 20 km) par n'importe quel moyen . En effet, nous nous étions juré de rejoindre l'équipe de foot-ball de notre village qui y joue afin de nous offrir un beau voyage retour par le camion de la SIP (Sté Indigène de Prévoyance) .

C'est là que commence mes amours avec l'automobile que je raconterai peut-être dans le prochain NEWS . . . . . .

* vin de palme : sève de fleur de palmier fermentée .



Vous avez pû voir dans le NEWS 28 que la liste des pièces détachées était supprimée . En voici les raisons et les moyens d'y remédier .

1) Les raisons sont simples :
réglement trop tardif des commandes , incompréhension totale sur les délais ce qui en aucun cas ne justifie d'être admonesté par lettre ou par téléphone enfin, et surtout suspicion particulièrement déplacée, laissant croire que le Club ou son Comité profitent de cette exclusivité pour entretenir et faire rouler leur voiture au compte des membres .

Il m'avait pourtant semblé m'être suffisamment expliqué sur ce point dans les NEWS précédents . Bref , il n'est donc plus possible de maintenir le service ' tel qu'il avait été mis en place Le Club n'y survivrait pas .

Comprenons-nous , le Club sera toujours à votre disposition en cas de litige avec un fournisseur , surtout pour l'Angleterre , et interviendra selon ses moyens. De même, tout renseignement , information , adresse vous seront communiqués soit par téléphone , soit mieux par courrier .

2) Les remèdes :

Nous publierons dans chaque NEWS une liste de fournisseur français ou Anglais avec leur spécialité respective .
Pour la France, aucune difficulté
Pour l'Angleterre voici la marche à suivre :
- dire que l'on est membre du Club Français
- écrire en «anglais» , pour ce faire vous trouverez avec ce numéro une lettre type et la traduction des principaux termes techniques
- toujours fournir le type, le No de chassis (4/4 B et 4 chiffres - + 8 R et 4 chiffres - + 4 4 chiffres seuls) et l'année de sortie de votre voiture.
- Passer votre commande, vous recevrez en retour le prix des pièces; jusque là tout est simple et c'est maintenant que les choses se compliquent :
- Il faut envoyer la somme en Angleterre :

1ère solution : vous passer de banque en banque en demandant un transfert en livres sterling de votre banque à celle de votre fournisseur .
Délai :
en express 6 à 8 jours coût 60 à 90 Frs
en normal 12 à 20 jours coût 30 à 60 F

2ème solution : la somme est inférieure à 100 F , vous allez à la poste et faîtes deux mandats internationaux de 500 FF maximum à l'adresse du fournisseur.

Délai : 6 à 8 jours en moyenne, coût pour 1000 F - 35 F (17,50 F par mandat)

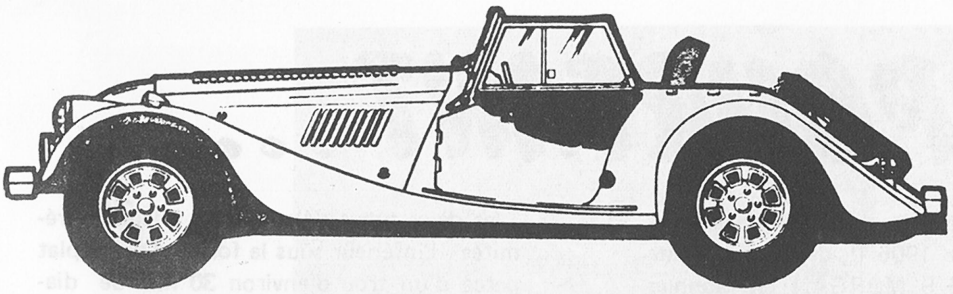
Votre fournisseur est maintenant payé, il vous envoie vos pièces et là les délais vont de 8 jours à 1 mois 1/2 .

Au mieux le colis vous arrive directement c'est parfait .

Ailleurs, le colis on ne sait pourquoi met 15 jours à 3 semaines pour vous parvenir , même s'il est parti le jour de la réception de votre virement .

Le meilleur pour la fin. Il arrive , mais vous devez acquitter la T.V.A à la poste c'est le cas le plus fréquent . Parfois , en gros une fois sur deux, les douanes estiment que les renseignements sont insuffisants et vous demande la facture le contenu exact du colis , son poids etc. . Dans ce cas, ne vous déplacez surtout pas , vous y passeriez la journée !!! Faîtes tout par écrit , vous aurez vos pièces en 15 jours Faîtes donc le compte entre la commande et la réception au mieux trois semaines, au pire trois mois.

Dans tous les cas :
N'OUBLIEZ JAMAIS D'AJOUTER LES FRAIS D'ENVOI A VOTRE FACTURE
que vous trouverez sous la rubrique : Post and packing , soit air mail, soit surface mail .



histoire d'une piece détachée

LETTRES TYPES :

A la commande :

As a member of the MORGAN CLUB de FRANCE , I would like to know the price and postage for the following items. I would like to order .
My car is a type . . . . . .
year of manuf . .(année de construction)
chassis number . . . . . .
-
-
-
Hoping hear from you soon
Yours faithfully

Dès que vous avez transféré l'argent , envoyez la lettre suivante :

Dear Sir,

I have sent to day a bank draft (virement bancaire) - an intern money order (virement postal) for the sum of . . . . . .
(montant du virement) to cover .
The order of the following items :
(la commande)

Best regards

Enfin, si au bout d'un mois nous n'avez rien reçu , écrivez avec le détail de votre commande au MORGAN INFORMATION CONSOMMATEUR ou si vous préférez au Président .

DERNIER SOLUTION

Vous allez effectuer un voyage en Angleterre . Passez commande environ 3 semaines avant en précisant la date de votre voyage et vous trouverez vos pièces à l'arrivée en Angleterre .

ENFIN SOUVENEZ-VOUS : un dessin vaut mieux qu'un long discours .

Bon courage,



ET POURTANT ....

Le dépôt du brevet de suspension avant des Morgans date de 1906 !!, depuis cette date qui fait de H.F.S MORGAN un pionnier dans le domaine de la suspension à roues indépendantes , ce système n'a pas changé d'un boulon . Certes il s'est élargi , les tubes ont pris de l'embonpoint, de la hauteur, mais le principe reste le même , d'une grande simplicité contrairement à ce que beaucoup pense, très facile à démonter et à remonter, je m'en porte garant pour l'avoir fait de nombreuse fois , mais fragile surtout avec les puissances des Morgans actuelles , il nécessite un entretien continu.

Le thème de notre causerie trimestrielle sera donc l'entretien de cette suspension et les moyens d'éliminer le désagréable phénomène de shimmy qui tient à sa conception .
Mais comme à l'habitude revenons à sa construction pour voir ensuite les défauts qu'il peut présenter .

I - SUSPENSION AVANT

Le support est constitué par deux tubes transversaux à l'axe de la voiture, superposés et reliés entre-eux par un croisillon central en tôle de forte section, que vous pouvez voir entre le radiateur et le moteur. Ces deux tubes ont pour caractéristiques :

1) d'être toujours à égale distance l'un de l'autre, de n'être pas mobile ou très peu dans le sens vertical.

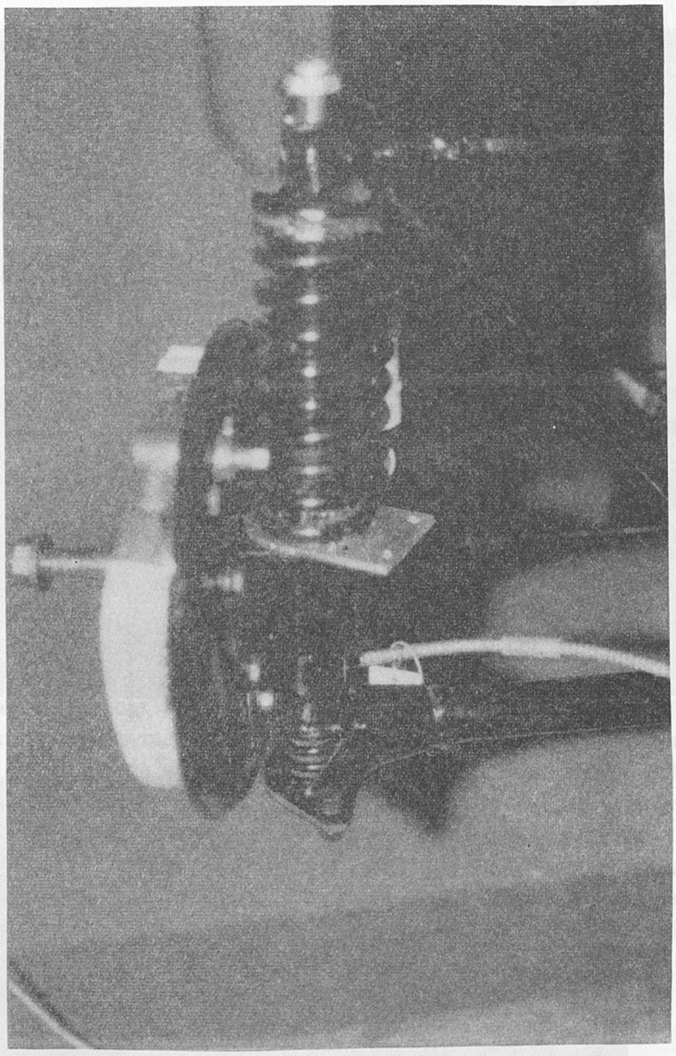
2) d'être solidaire du chassis auquel ils sont reliés au niveau du croisillon par deux tôles triangulaires: de ce fait ils suivent intégralement les mouvements de celui-ci .
Nous verrons plus loin les conséquences de ce montage .

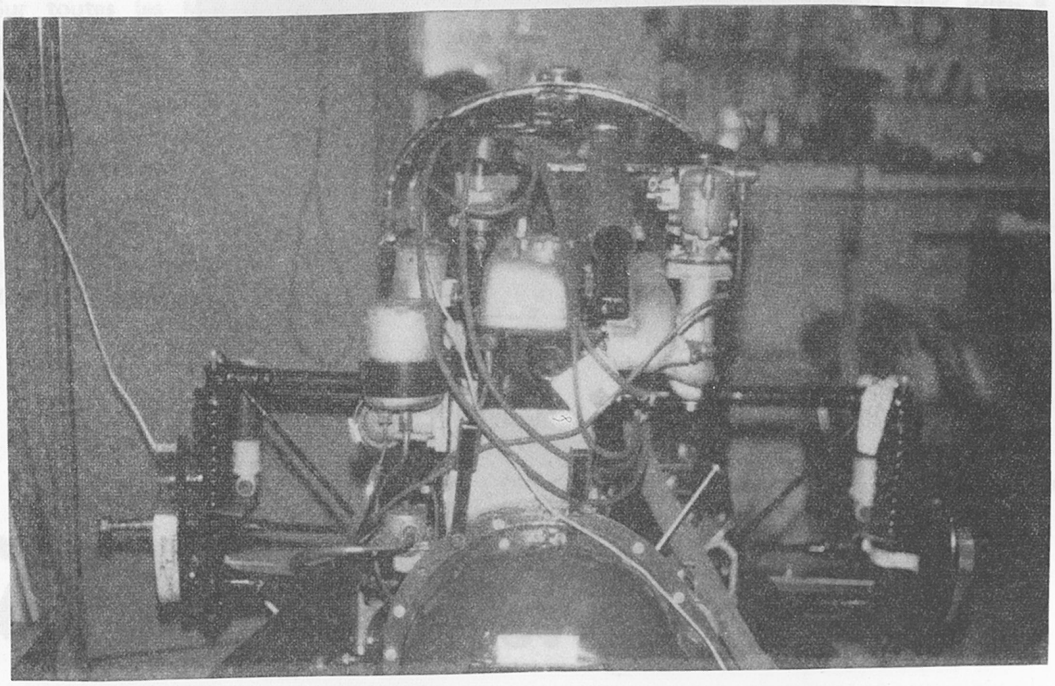
Intéressons nous maintenant à ce qui se passe à chaque extrémité :

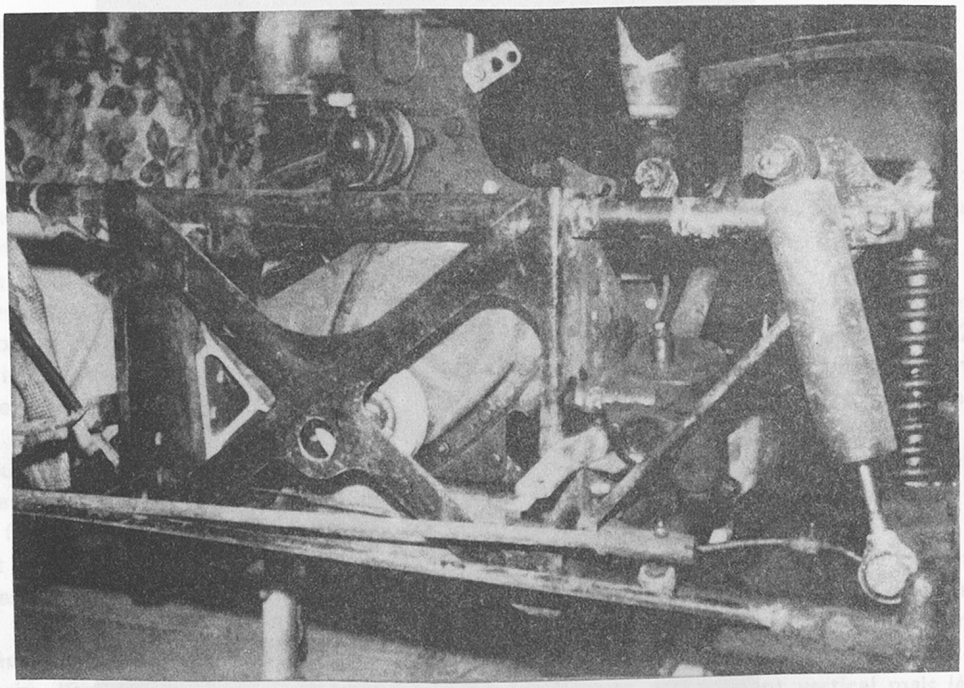
- les deux tubes s'élargissent à leurs extrémités , l'inférieur sous la forme d'un méplat percé d'un trou d'environ 30 mm de diamètre.
- le supérieur présente en dehors et en arrière un trou dans l'axe vertical de 12mm de diamètre, en avant et en dedans un pas fileté dans l'axe horizontal pour l'amortisseur, en dehors et au milieu un trou dirigé en dedans et en bas . Vous m'avez suivi ? !! ....., oui, alors continuons .

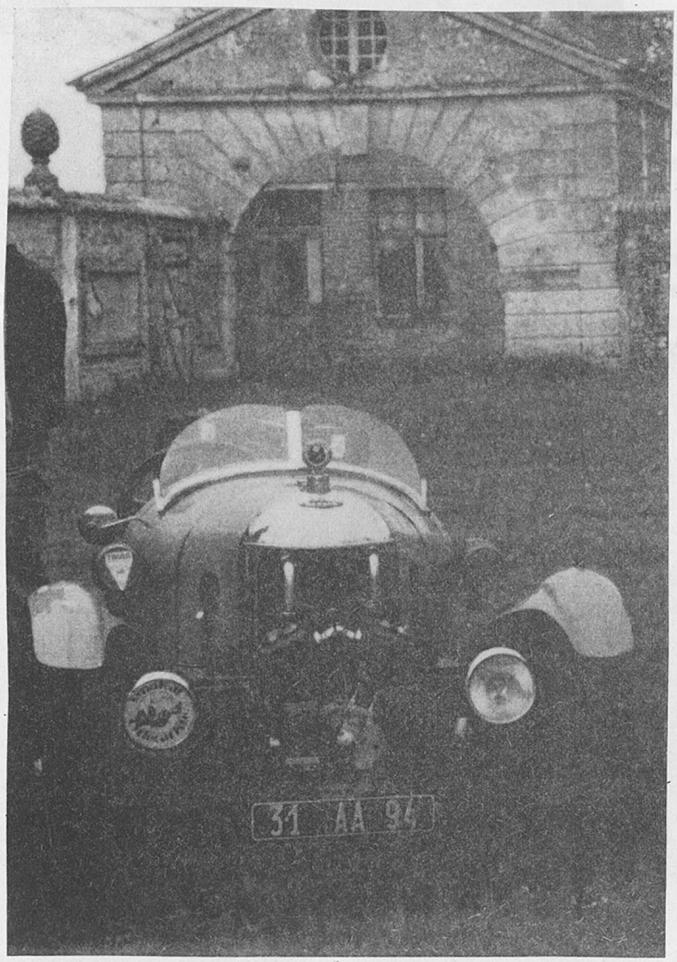
Vu de profil les trous des tubes inférieur et supérieur permettent le passage de l'axe des suspensions proprement dit (en anglais king-pins) . Toujours de profil cet axe n'est pas parfaitement vertical mais légèrement oblique suivant un angle de 3^{o} ouvert en haut et en arrière .

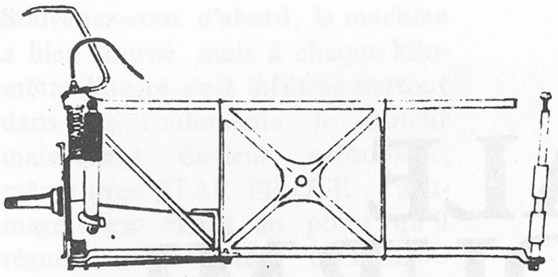
Cet axe va supporter les moyeux et leur fusée ainsi que les freins par l'intermédiaire d'un tube dans lequel il coulisse : comme il n'est pas pensable de faire frotter acier sur acier ces éléments vitaux à tout point de vue, le support de moyeu est séparé de l'axe central par deux bagues en bronze rigoureusement ajustées .
Elles sont enfoncées d'abord en force dans le tube porte moyeu et l'axe central est ensuite passé dans l'ensemble : quand je dis en force cela ne veut pas dire à l'aide d'une masse, mais seulement d'un maillet de bois .
Il est en effet capital , pour le remontage que l'axe central puisse coulisser grâce à quelques coups de maillet à l'intérieur de l'ensemble bagues plus porte moyeu soit au total l'on trouve donc schématiquement un cylindre (l'axe central) coulissant dans un premier tube représenté par les bagues en bronze elles-mêmes solidaires et contenues dans un deuxième tube (le porte moyeu) .
Le système, malgré la relative complexité de sa description est donc très simple et se désigne comme étant à bagues coulissantes .

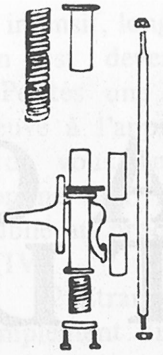







31 AA 94





II - LES NÉCESSITÉS D'UN MONTAGE PARFAIT

La première des caractéristiques à respecter est celle de la cambrure vers l'arrière de 3° qu'il ne faut jamais chercher à redresser. De même, lors du montage des bagues, il faut les enfoncer à force, mais l'idéal est ensuite de pouvoir faire coulisser l'axe central à la main . Avec une bonne poigne, certes, mais on doit pouvoir y arriver . Lorsque vous remonter l'ensemble, pensez bien à serrer vos écrous de façon symétrique pour ne pas imposer de contrainte au système . Sans amortisseur il est possible de faire jouer le système en prenant le moyeu à pleine main .
Enfin, et surtout, le tout doit être bourré, noyé dans la graisse de bonne qualité , c'est peut-être là le point le plus important .

III - L'ENTRETIEN

Sur toutes les Morgans depuis 1952 il existe un système de graissage de train avant. Vous trouverez au-dessus du tunnel de transmission , sur le tablier avant un bouton poussoir . Tous les 5 à 600 kms appuyer dessus en contrôlant le mano de pression d'huile qui doit faire observer une baisse : au bout de 3 à 4 fois relâcher et contrôler que l'aiguille remonte bien . Cette opération doit se faire moteur tournant à peine chaud.

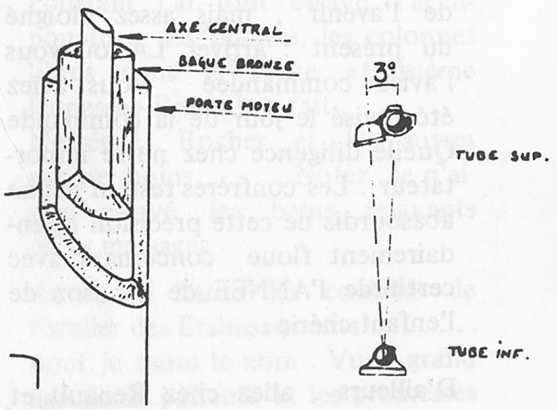
Ce système n'est pas parfait , aussi à chaque graissage , monter l'avant sur cric pour que toute la suspension avant soit relachée et avec une burette mettez de l'huile sur les ressorts, la bague en bronze qui supporte les plaques anti-shimmy .

De plus, petit à petit, les bagues en bronze s'usent (tous les 15 à 45 000 kms suivant votre mode de conduite) . Il faut alors les changer sinon l'ensemble va prendre du jeu et à la longue vous risquez de fausser le boîtier de direction et vos fusées (coût de 1500 à 2500 F en pièces détachées) .Les bagues coûtent 200 F le jeu de quatre et une demi-journée de travail . Mais, je vous en prie ne faîtes pas faire cela par n'importe qui , car j'ai pû parfois apprécier des catastrophes faute de vouloir procéder par ordre

N'hésitez pas à nous contacter pour toutes difficultés .

En espérant que vous nous aurez suivi, à la prochaine fois .

Galilée



ELLE TOURNE

LA CIGALE ET LA FOURMI

C'est pas possible que mon Papa à moi, il aime son fiston autant qu'un Morganiste peut joujouter sa chignole .
Au contraire de la génétique humaine, la Morgan sort du ventre de Malvern, après vingt mois d'une gestation sereine et pratiquement ininterrompue par les grèves . Sortie de la couveuse : appel téléphonique des services de douane de la Dame de Fer à ceux des «mines de Giscard» 1 : pesage, formalités, affectation , puis télex à Tonton Jacques pour lavage, préparation, mise à la route, plaques, essence , jusqu'ici vous n'êtes pas en cause : tout est parfait pour les premiers soins de bébé . . . . . Enfin à peu près. . . . . .

Côté jardin, on s'en doutait un peu qu'elle allait , un jour proche de l'avenir , mais assez éloigné du présent : arriver LA où vous l'aviez commandée . Vous aviez été avisé le jour de la commande Quelle diligence chez notre importateur . Les confrères restent même abasourdis de cette précision légendairement floue concernant avec certitude l'ANNÉE de livraison de l'enfant chérie .

D'ailleurs , allez chez Renault et commandez votre R 5 : le vendeur de lui même vous passera aimablement un petit coup de fil pour vous remercier de la confiance que vous témoignez à la Régie et vous annoncera que la R 5 TL de couleur code 315 à intérieur 218 , No de chassis 585 728 , commandée sur le bon 215 en date du 23/01/80 est bien affectée et que la voiture tombera de la chaîne le 24/01/80 à 13h18 . Elle vous sera livrée au plus tard , le même jour, vers 18 H «Mes hommages, Madame !»
Tac !, je raccorche et . . je rêve . . .

Revenons à la réalité ; la Morgan commandée, il y a dix neuf mois , est tombée de chaîne (quelle expression imagée, mais inapplicable à notre marque) . Elle est enfin là . . . . . je l'entends respirer .

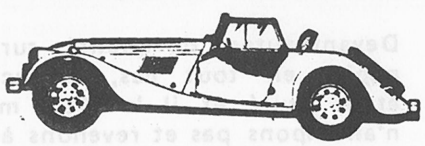
Le berceau est depuis longtemps préparé . Il est métallique et fermé par un rideau inviolable . Déjà quelques jouets indispensables à l'éducation du Petit jonchent le sol recouvert d'un fin béton n'absorbant , celui-ci pas les taches de graisse. Ultime achat de Madame. On reconnait la trousse de Facom, les quelques tournevis indispensables aux premiers soins, deux jeux de bougies et divers autres accessoires . . . . .

Une ANNÉE A PASSÉ , le second tour de roue a succédé au premier, la dixième révision à la neuvième les 30 000 km aux 29 999 et le REVE à la RÉALITÉ .
Chère Madame, Cher Monsieur vous avez désiré une MORGAN et bien . . . . . dansez maintenant .

Souvenez-vous d'abord, la machine a bien tourné, mais à chaque kilomètre l'usure s'est infiltrée partout dans les roulements, le moteur maintenant devient cafouilleur; même avec STAR PILOTE , l'allumage s'est éteint au point qu'il règne dans votre tête de DELCO l'atmosphère humide des cachots de CAYENNE . Papillon est bien mort, mais le mythe renait . Et si vous trainiez un boulet ? Qu'importe la réponse : la guimbarde est dans le garage et vous l'aimez encore ...

Elle est loin l'époque où Madame GOODY tricotant un bonnet lisait le MISCELLANY . Il est loin le temps où Monsieur téléphonait presque à toutes les heures au 324 35 26 , comme dans la publicité DARTY , où les vendeurs se succèdent pour faire apprécier les multiples et innombravles combinaisons inter-maillons HI-FI à l'acheteur exigeant , ivre de musique mais amoureux de la bête .

Notez que j'en connais un particulièrement assidu, mais pas emmerdant qui, décrochant l'appareil vers les 19h12 a raccorché à 23h52 .Il a juste eu le temps de s'entretenir successivement avec la maman du PRÉSIDENT, la femme du PRÉSIDENT, l'éminent GALILÉE (père du PRÉSIDENT) quand soudainement, un miaulement insistant que je devinait cruel et menaçant, me fis comprendre que CHARLY , la chatte du PRÉSIDENT n'avait toujours pas trouvé le temps de souper . J'ai raccorché , mais je n'étais pas pour autant rassasié . Au contraire, je ne savais toujours rien - LES MORGANS me rendent ignorant.



Un entretien intensif, longue durée par vocation est devenu pour nos chères Petites une nécessité absolue . Preuve à l'appui je suis en mesure de vous énoncer le dernier théorème qui sera officiellement publié au prochain congrès de PONTIVY .
Voici : P.A = P2 Étrange !
Je voulais simplement dire que la préparation en atelier au point vue de temps passé était égale au carré du temps de la promenade en Morgan . A ceci près , qu'il convient d'appliquer un coefficient minorant au-delà d'une intervention de plus de quatre heures. Je ne parlerai pas des notes de teinturerie , de dépannage.

Quand je vous dis Paris Châtres 96 km : 6h50 au volant . Il faut me croire . C'est un temps normal, sans les encombrements notoires du dimanche soir . Ma trois roues elle est super .

Inutile de vous décrire la bête en revenant au garage. Allongée sur ses trois pattes, assoifée : le radiateur est en ébullition; l'air hagard, une fixation du phare avant gauche vient de se dessouder , ma voiture est prise d'un strabisme curieux . Y A PU KA pour la prochaine sortie .

Pourtant j'ai tout essayé, l'accuponcture, les plantes, les colonnes libres dans la revue «troisième jeunesse» Rien n'y a fait .
Mességué, Rocher et les autres encore moins ..... Notez , je n'ai pas essayé les bains relaxants ni les massages .

Alors, je hante les couloirs de l'atelier des Établissements ..... dont je tairai le nom . Vu le grand âge de la patiente et les promesses politiques, j'aurai peut-être droit à la carte vermeille pour un transport S.N.C.F direct PONTIVY
Pensez : trois roues, tiers de place:
Son grand rêve. . Folle va, je t'aime.

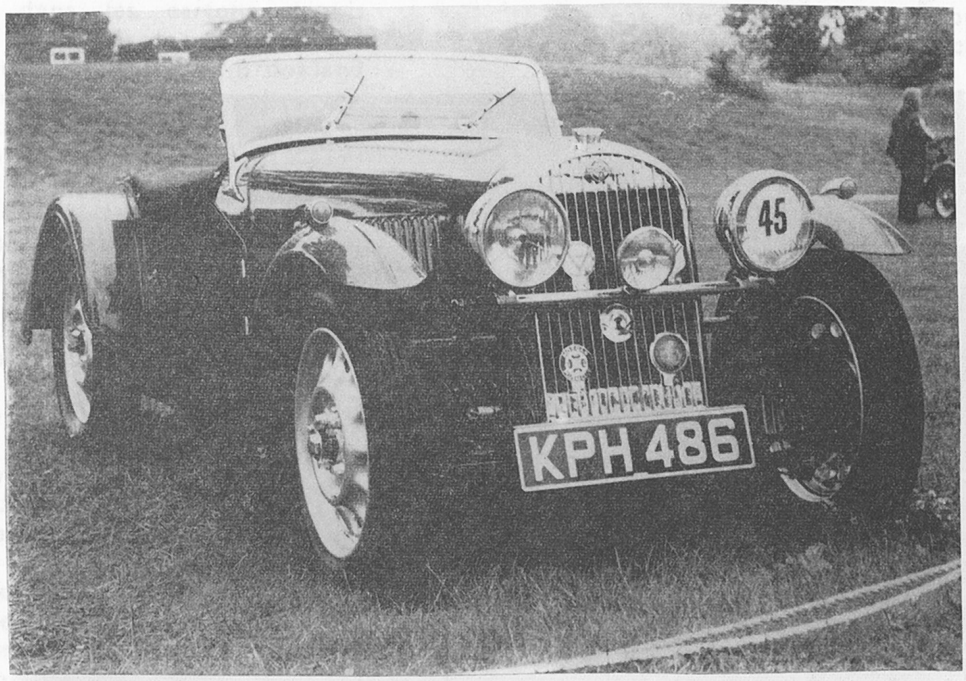
UN PEU D'HISTOIRE

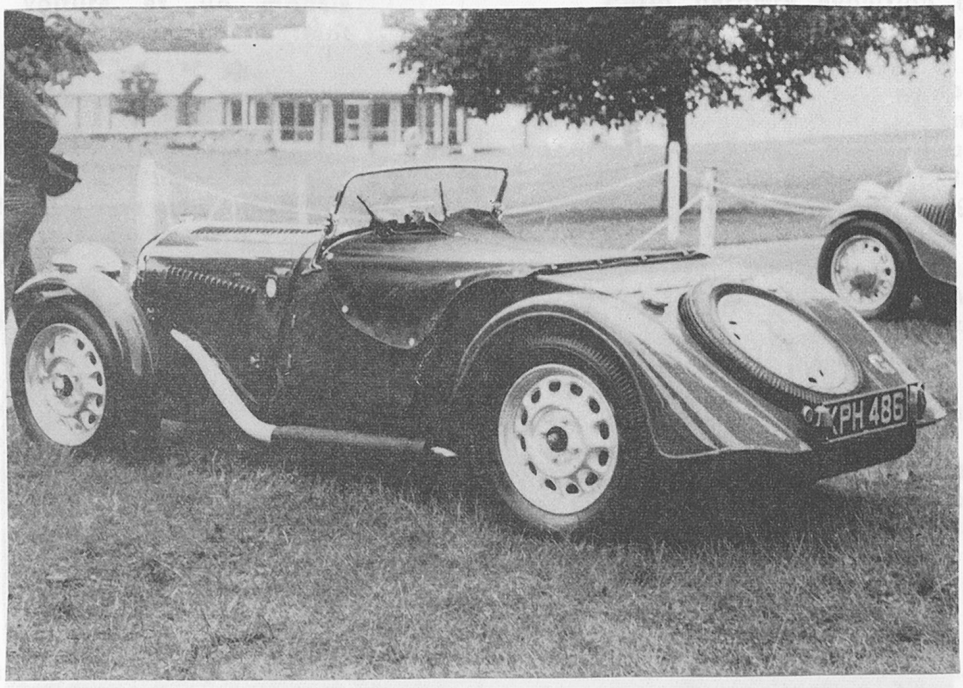
Petit à petit se joignent à nous les propriétaires des modèles les plus anciens de la marque . Parmi ceux-ci, les plus rares, les fidèles du cycle car , nous en reparlerons car leur histoire est longue et combien célèbre . Par contre aujourd'hui nous parlerons, dans la généalogie Morgan, de notre ancêtre direct : la permière 4 roues produite par Malvern connue sous le nom de 4/4 série I et dont nous verrons que nos voitures actuelles (je ne parle que des Morgans , bien sur) ne sont guère éloignées .

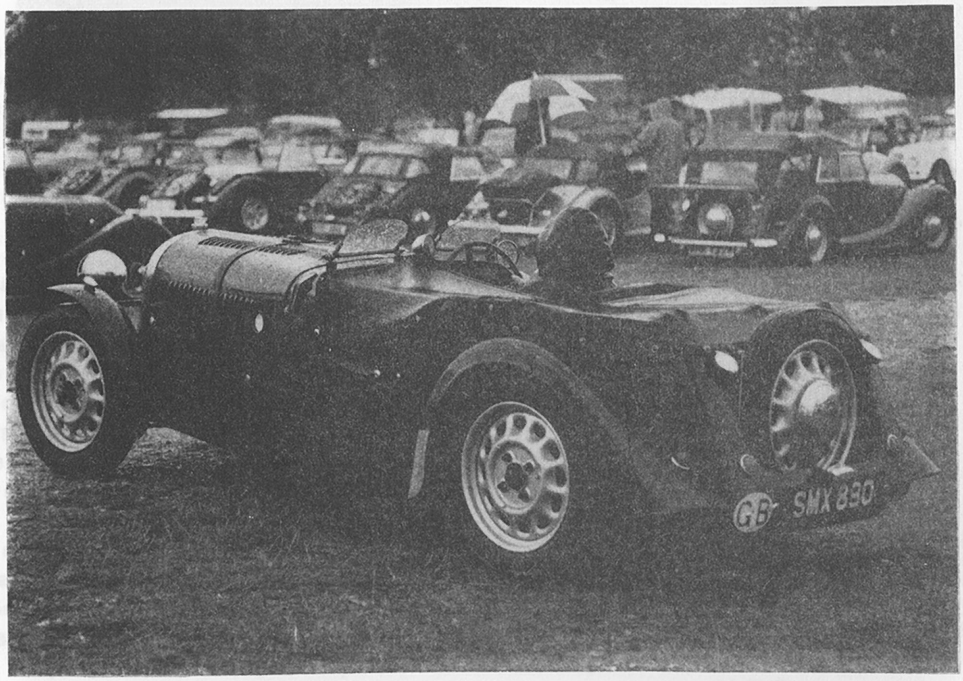
Alors qu'en 1910 le cycle car avait eu du mal à s'imposer car une automobile à l'époque se devait d'être une Brasier, une Rolls Royce, une Peugeot , après 1930 , il va au contraire subir la rançon de son succès. Après «la grande crise» de 1930 les constructeurs prennent des options : production de masse à la chaîne qui donnera les grandes firmes actuelles et leur produit en plastique , simili etc. . . . . qui consomme en pétrole à la construction dix fois la consommation à l'usage . La production traditionnelle de l'époque , représentée par Bugatti, Delage, Delahaye, Talbot ne veut pas céder et nous laissera les modèles les plus merveilleux de l'automobile mais ce sera le chant du cygne . Devant la percée des voitures de grandes production, le cycle car est loin d'offrir pour un prix moindre certes, mais de peu, le confort , la capacité des tractions avant Citroën , des Ford. Aussi à partir de 1930 tous les constructeurs de cycle car vont disparaître . Un seul tient et de quelle manière, Morgan, grâce à la qualité exceptionnelle de son trois roues qu'il construira jusqu'en 1950 . Mais en homme avisé, dès 1934 , il pense à la construction d'un quatre roues qui sera seul capable d'assurer la pérénité de se lancer dans la grande production . D'une part il veut rester libre et dans ce cas les investissements étant personnels ne pourront pas être à la mesure d'une telle entreprise, et surtout il ne veut pas abandonner d'un seul coup le cycle car dont les ventes se maintiennent . Il choisi alors de fabriquer un roadster fiable , pas cher , rapide et confortable dont l'originalité ne pourra être comparée qu'à peu de productions de l'époque à qualité égale . Commençons par voir comment H.F.S a résolu la quadrature du cercle .

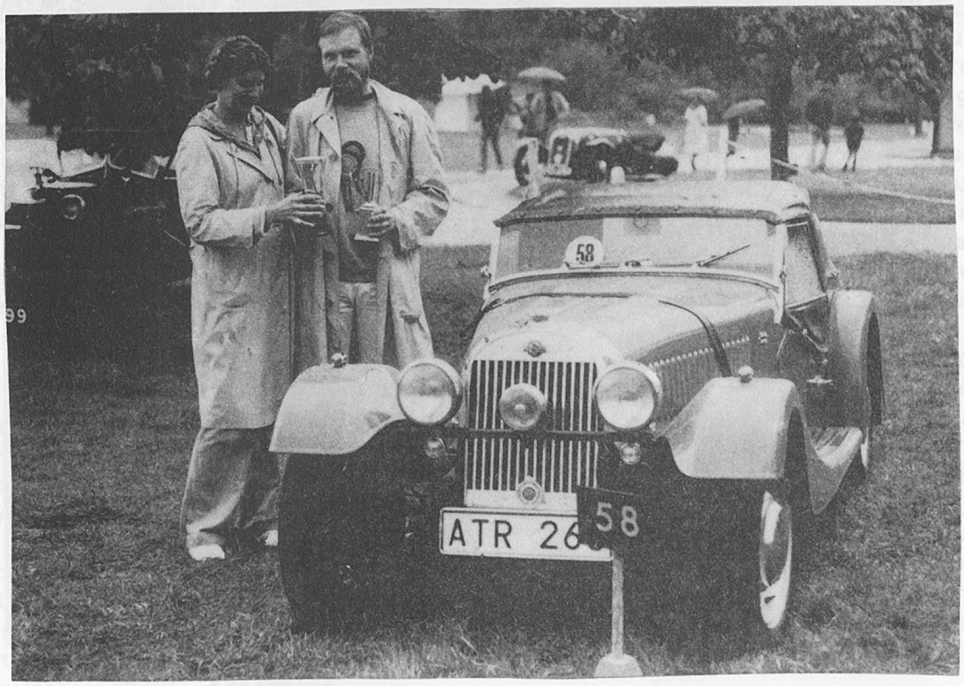
Avec un roadster, il pouvait espérer gagner à sa cause un certain nombre de cycle caristes qui trouveraient à peu de frais une partie des qualités de leur trois roues avec tous les avantages d'une quatre roues . L'économie fût en partie réalisée en s'inspirant largement des trois roues dont l'exemple caractéristique est constitué par la suspension avant indépendante , mais aussi la direction , la conception du chassis léger et souple etc ...
La fiabilité s'appuyait sur ces conceptions largement éprouvées sur les cycle-cars et sur une partie mécanique de grande qualité à cette époque : soupape en tête villebrequin à trois paliers, 34 CH à 4 500 t/mn, boîte à 4 vitesses plus marche arrière le tout autorisant une vitesse de pointe de 125 km/h et dans un confort surprenant , ne riez pas!!

Devant autant de qualités sur le papier en tout cas, le succès était assuré et il le fût , mais n'anticipons pas et revenons à la


45
KPH 486


KPH 486


GB SMX 830


58
ATR 26
58

Annoncée officiellement en Janvier 1936 , la nouvelle Morgan était dans les cartons depuis 1934 et un prototype avait été construit et testé à Brookland durant 1935 . Dans la plus pure tradition Morgan le baptême de ce prototype a eu lieu quelques jours avant Noël à l'occasion du London Exeter Trial . Et d'emblée la voiture remporte un premier accessit qui sera confirmé en Avril 1936 au Londres Land's End Trial . Dès lors le succès est assuré et la voiture va apparaître dans sa configuration définitive au Salon de Londres .

Le premier modèle est un roadster deux places avec deux roues de secours . Cette particularité était en fait le résultat de la politique de compétition de l'usine , car elle permettait lors des trials de disposer d'un train de pneu supplémentaire pour l'essieu moteur . Rapidement vont apparaître deux autres carrosserie : un coupé drophead dont l'esthétique n'est pas unanimement appréciée donnant un côté un peu sévère à cette petite voiture et un modèle à 4 vraies places permettant de faire goûter les joies du roadster à toute la famille .

Courant 1938, alors que la 4/4 poursuit une brillante carrière en trial, H.F.S décide d'aller plus loin et tente la première adaptation d'un moteur 8 cylindres en V sur la voiture . Il s'agit d'un Ford à soupapes latérales. Mais l'affaire sera sans suite car trop lourd et pas assez puissant le moteur grève lourdement les qualités du modèle initial . Il faudra attendre 30 ans pour que cette idée , grâce à Maurice Owen, prenne l'aspect de la + 8

Abandonant donc ce projet, l'usine se penche alors sur l'évolution possible du Coventry Climax . Après un travail de quelques semaines 50 CV sortent du moteur ramené à 1098 cc pour l'homologation en 1100 cc.

Trois carrosseries différentes sont alors élaborées , caractérisées par de simples garde-boue à l'avant puis spécifiques de chaque utilisation :
- chassis plus court pour les trials
- une seule roue de secours montée en oblique pour les circuits

Si en trial la voiture devient encore plus efficace, le circuit ne sera pas son point fort . Certes les abandons sont rares, mais il est difficile d'atteindre les performances de la rivale de l'époque , la SINGER, en particulier aux 24 heures du Mans où malgré une honorable 17ème puis 13ème place en 1938 et 1939 , la 4/4 sera battue par une SINGER conduite par .....Jacques SAVOYE !!



Enfin dernière évolution de ce modèle , est l'apparition du moteur Spécial Standard de 1267, le seul moteur dont le couvre culbuteur sera orné du sigle de la marque . 4 voitures en seront équipées avant la tragique date du 3 Août 1939 .

Pendant 6 ans Morgan se transformera en usine d'armement , puis avec la paix, va reprendre la construction de la 4/4 , mais uniquement avec le Spécial Standard . La construction en sera poursuivie jusqu'à l'hiver 1950 et s'arrêtera en même temps que celle du dernier cyclecar, le F Super dont le Ford latéral de 1172 sera repris pour la construction des 4/4 série III à partir de 1958 .
Entre temps sera apparu la + 4 en 1950 , puis la 4/4 série II en 1953 avec, pour cette dernière, l'abandon du radiateur apparent .

Ainsi se termine la carrière de la 4/4 série I , première Morgan à 4 roues et qui marqua son époque au même titre que les roadster SINGER et M.G . Mais pour rester dans la tradition de Malvern le nombre des voitures produites resta toujours très faible : 1436 tous modèles confondus en 9 ans de production effective, dont 113 chassis nus (883 avant guerre et 553 après). A titre de comparaison, il fût construit 10 000 M.G TC entre 1945 et 1950 . Et pourtant seul Morgan existe encore ! Alors Messieurs Ford, G.M, Citroën, Renault Apôtres de la production à tout va, doit-on finalement vous écouter ?

HARPERS
2 King Edward Road Shenley, Herts.
TEL: Radlett 6342

PLEASE RING OR WRITE NOW TO THE ABOVE ADDRESS AND BENEFIT FROM OUR WEALTH OF EXPERIENCE AND EXPERTISE IN ADVISING YOU ON YOUR MORGAN REQUIREMENTS.

bonnes adresses

ENPI
B.P. 02 - 77330 LÉSIGNY
Tél. (6) 002.28.94
(fermé le vendredi)



- Profilés alu, 700 références.
- Profilés caoutchouc, divers modèles.
- Moleskine.
- Accessoires divers.
- Lanternerie.
- Joncs d'ailes alu et moleskine.

Nous restons à la disposition de notre aimable clientèle en juillet (sauf du 13 au 18) et en août.

PETER H. EDWARDS
SERVICE PIÈCES DÉTACHÉES
TR 2, 3, 3 A, 4, 4 A, 5, 6
MG A, MG B, MG Midget
AUSTIN-HEALEY 100/4, 100/6, 3000
10, rue Chevrier, 41100 VENDOME - Tél. (54) 77.76.22



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 posession, 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

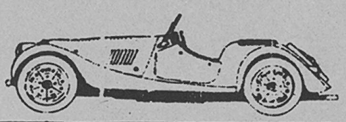
With ever rising prices and lengthening waiting lists for new Morgans, restoring your present car makes good economic sense. I won't make any exaggerated claims to being the best, or even the cheapest. If you read my book "Moggie" you will see what can be done. If you are genuinely interested in a first-class 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: "NEWBURN", HOB LANE, BALSALL COMMON, NR. COVENTRY, CV7 7GX

TEL BERKSWELL (0676) 33014

(Callers by appointment only, please.)



Colin Musgrove

COTISATIONS 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 : ..... 120 F

Supplément facultatif pour abonnement à «MISCELLANY» (bulletin de la section anglaise)..... 150 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 1981

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