

*morgan club*  
*france*



**news n°28**

JANVIER 82

correspondance : % 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. 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 4 . . . . .	70 F
5.16	Câble frein à main plus 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 d'étanchéité . . . . .	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

Le club semble avoir trouvé une bonne vitesse de croisière et élargit son influence dans la sphère des cyclecars, vieux rêve de votre Président.

J'ai dit le club, peut-être aurais-je dû préciser la délégation parisienne car il semble exister un vide dans le reste du pays.

Cela tient, nous l'avons déjà dit à la géographie du pays et le découpage en régions avait tenté de remédier à cet état de fait. Mais le club a grandi et ceux d'entre vous qui se trouvent à 250 ou 300 kms de leur délégué se plaignent à juste titre du manque d'animation dans leur entourage. Aussi compte tenu de la démographie actuelle des membres, le club recherche des délégués pour les régions suivantes : Nord - Pas de Calais - Charentes - Périgord - Bordelais - Bourgogne - Franche Comté - Lyonnais.

Quel est le rôle du délégué : Recruter des membres et organiser une sortie tous les deux mois environ, répondre aux éventuels appels au secours quant aux problèmes techniques (ah bon!) que peut présenter une MORGAN ou les diriger sur le Président. Les servitudes sont finalement assez réduites, il faut un peu de bonne volonté, deux doigts de diplomatie et le désir de faire du club un club national à part entière.

J'attends vos candidatures, elles sont seules garantes de la survie du club en province.

A bientôt.

Le Président -

**MEILLEURS  
VOEUX!**

COTISATIONS :

C'est le dernier NEWS que recevront ceux qui n'ont pas encore acquitté leur cotisation 81. Qu'ils en profitent alors pour payer 81 et 82 en bloc car 82 est exigible au 1er janvier 1982.

MORGAN CLUB ITALIANO :

Depuis juin c'est fait, nos amis italiens ont fondé leur club et ont été invités à Salon de Provence l'année prochaine.

Pour l'instant peu nombreux, ce sont des Morganistes convaincus et qui n'hésitent pas à se rendre en Angleterre d'une seule traite. Des solutions à se retrouver avec des fesses comme du papier crépon.

MOG PROVENCE :

La date retenue et à retenir sans faute est le 12 et 13 juin 1982.

Par votre présence, faites de ces deux jours un autre succès retentissant pour votre club. On se doit de maintenir la tradition après Molsheim et Pontivy.

MOG EN HOLLANDE :

Les 20 et 21 mai 1982, le club hollandais fête ses dix ans d'existence au Sud-Ouest du pays. J'ai promis une participation française au pays des tulipes et dès le prochain NEWS paraîtront les détails de cette manifestation avec les possibilités d'hébergement. Que les intéressés prennent contact avec le Président.

MORGAN ET VOYAGE AUX USA :

Chaque année est organisé aux U.S.A. un MOG en Virginie. La date fixée est en général le premier week-end de Juillet.

Si vous êtes tentés, prenez contact avec le Président en sachant que vous serez hébergés chez les membres pendant la durée de votre séjour.

PEKIN - PARIS :

Cette course historique ayant eu lieu en 1904 va renaître en Juin 1982. Parmi les participants, une Morgan 4/4 conduite par Chas Smith (secrétaire du club anglais) et John Sheally.

# salon de provence

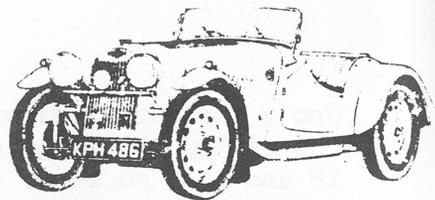
**12-13 JUIN 1982**

**C'EST REPARTI POUR L'ANNÉE 1982**

- MIEUX QUE PONTIVY ?
- AU MOINS AUSSI BIEN
- AMIS DU SUD VENEZ NOMBREUX
- TOUS LES DÉTAILS DANS LE PROCHAIN NUMÉRO....

Chers Jean-Christophe et Carole,

Il est impossible d'exprimer l'émotion qui nous envahit Janet et moi en cet instant.



Ken Hill  
Four Wheel Morgan Historian  
and Author

Nous rentrons à l'instant de Portsmouth dans notre 4/4 Le Mans, où nous avons accueilli les Morgans ayant participé au MOG Bretagne 81.

Les mots nous manquèrent lorsque Peter Morgan sortit de sa voiture une coupe qu'il nous présenta de votre part après avoir prononcé quelques mots. Nous ne savons comment vous remercier et avec vous tous les membres du club français pour votre si généreuse attention.

L'histoire de notre week-end est que nous partîmes pour Portsmouth très largement en avance pour l'heure du ferry. Après environ 15 km, nous fûmes alertés par des projections d'huile et une pression à zéro. Après un arrêt et recherche de la cause, nous nous aperçûmes que le joint du filtre à huile était cassé et que l'huile s'était introduite dans l'habitacle par la cloche d'embrayage. Résultat : deux paires de chaussures et de pantalons détruits et 4 litres d'huile en plus de nous dans l'habitacle.

Quelqu'un s'arrêta alors pour nous aider et lorsque nous eûmes changé le joint et refait le plein d'huile il ne restait plus que 20 minutes au milieu des embouteillages pour effectuer les 40 km nécessaires à rejoindre le ferry. Et ceci en baignant toujours dans l'huile. Autant dire que c'était impossible.

De retour à la maison, nous essayâmes d'avoir un autre ferry et tentâmes même de trouver un vol pour rejoindre le rallye à l'heure. Mais tous les efforts furent vains car tout était retenu à cause des 24 heures du Mans.

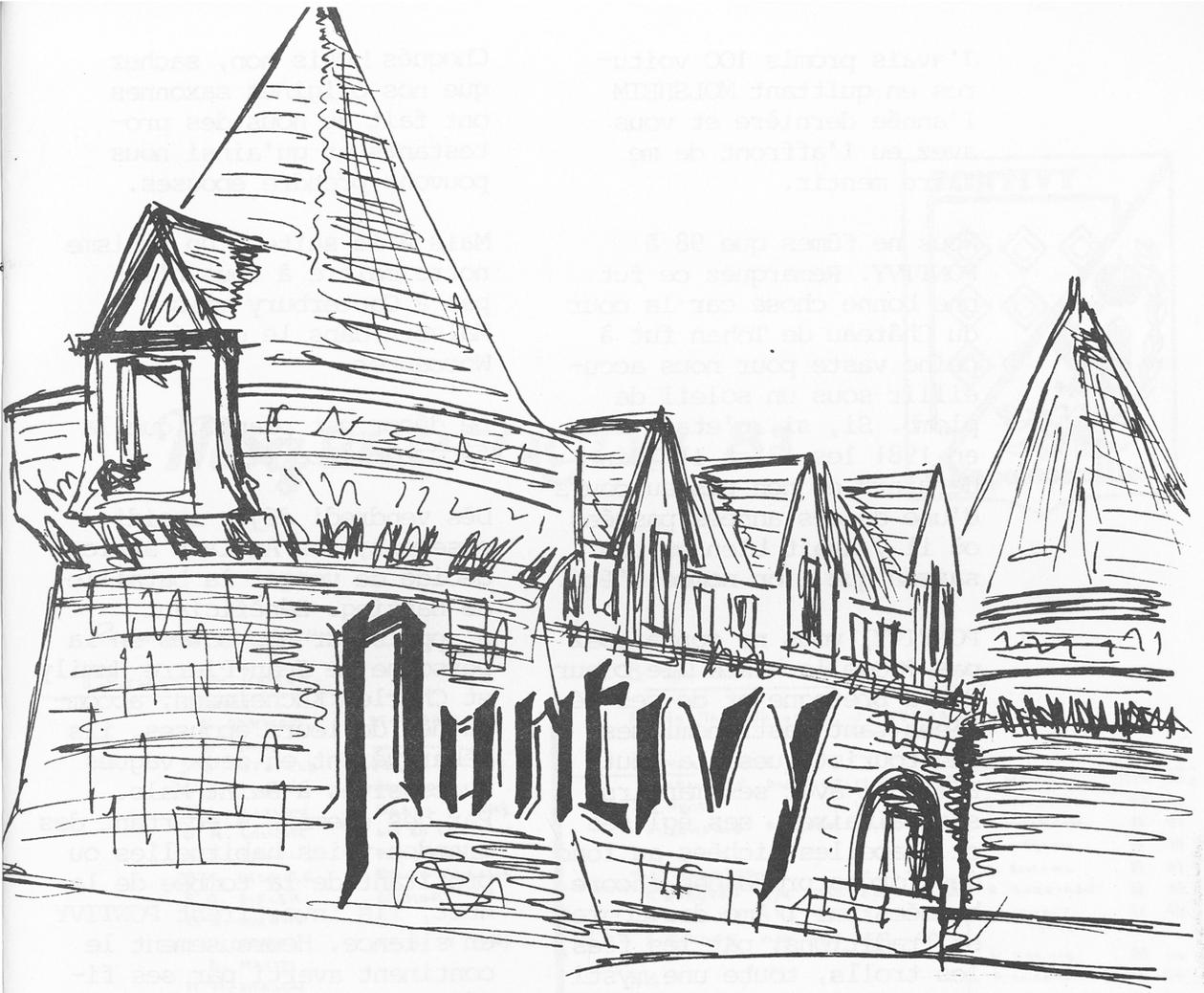
Inutile de vous dire à quel point nous étions déçus de ne pouvoir vous rejoindre.

Tout ce que nous avons pu entendre à propos de ce week-end ne fut que compliments pour la façon dont ce fut organisé. Tout le monde se félicitait des excellents moments qu'ils avaient passés.

Une fois encore, Janet et moi-même vous adressons ainsi qu'au MCF tous nos remerciements pour votre gentillesse et vous souhaitons des années de Morgans à succès.

Espérant vous revoir lors de votre prochain voyage en Angleterre,

KEN & JANET.



*Moq* Bretagne 81

*Bravo  
Janot et François*

MCF, MSCC, MSCCB  
MSCCM, MCS ....



J'avais promis 100 voitures en quittant MOLSHEIM l'année dernière et vous avez eu l'affront de me faire mentir.

Nous ne fûmes que 98 à PONTIVY. Remarquez ce fut une bonne chose car la cour du Château de Tohan fut à peine vaste pour nous accueillir sous un soleil de plomb. Si, si, c'était bien en 1981 les 13 et 14 juin derniers et non pas au cours d'une de ces années passées où il y avait bien eu une saison que l'on nomme l'été.

PONTIVY, vous ne connaissez pas ? Quelle honte ! le coeur de la Bretagne et de ses délices tant gastronomiques que touristiques. La haute Bretagne avec ses manoirs, ses calvaires, ses églises et chapelles nichées au fond des forêts profondes encore hantées par l'âme des contes et traditions, par les fées, les trolls, toute une mystique qui n'a rien à envier à celle qui nous avait poussé en ces lieux. La notre, homonyme d'une des patronnes de la région, se présente sous une forme que la tradition orale désigne comme répondant au nom de MORGAN. D'aucuns vulgarisent cette appellation en "voiture", "automobile" ou encore pour les plus profanes en "réplique".

Honte sur eux, mais les fois les plus ardentes pardonnent aux ignorants.

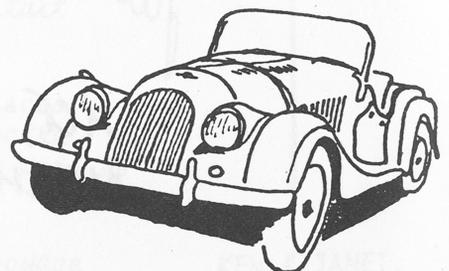
Ce ton religieux n'est pas un hasard car il s'appliqua parfaitement à cette réunion, pardon ! cette grande messe mise en scène par l'archevêque de PONTIVY et son épouse, Janot et Francoise HEIO.

Choqués ! mais non, sachez que nos origines saxonnes ont fait de nous des protestants et qu'ainsi nous pouvons prendre épouses.

Mais à la suite d'un schisme notre maître à tous n'est pas à Canterbury mais à Malvern dans le comté de Worcester.

Le décor est planté, que la fête commence !

Dès vendredi déjà, insidieusement, les Anglais avaient décidé de venger la bataille de Hasting. Bénéficiant d'appuis sur nos cotes en la personne de Jean-Pierre Humily et Charles Kachelmann, accompagnés de leurs épouses, ils débarquèrent en deux vagues successives à Saint-Malo. Par des chemins s'écartant des grandes voies habituelles ou profitant de la tombée de la nuit, ils investirent PONTIVY en silence. Heureusement le continent averti par ses fidèles avait promptement réagi et dès avant l'arrivée des Godons, les Alliés (Suisses, Belges, Neerlandais, Allemands et Français) avaient pris position aux points stratégiques de la ville (Restaurant Martin, Hôtel de la Vallée, Restaurant Roble). De plus, un des capitaines britanniques de grand renom avait été trahi par son destrier laissant les troupes dans un profond désarroi.



# Moq Bretagne 81



## RESULTATS DES EPREUVES.

### 1. Parcours de liaison.

1 <sup>er</sup> ex seq.	
K. SCHWAB	STUTTGART (D)
W. WAIS	"
3' J. PATEFELD	ESSEN (D)
4' J. P. GUEPIN	HOLLANDE
5' A. BAYLON	BASEL (CH)
6' M. LOUCHE	AIX EN PROVENCE
7' D. SIEGEL	PERPIGNAN
8' F. LECAILLE	BOURG D'OSISANS
9' G. EIFLER	COLMAR
10' S. CLARKE	
J. DREW	GRIMSBY (GB)
D. HAITH	
11' M. ROBSON	
T. THOMAS	MANCHESTER
P. TAYLOR	
12' R. PUTZ	LUXEMBOURG
13' A. SANNIE	DIZON
14' M. S. C. C. BELGIUM.	

### 2. GYMKHANA.

1' J. WORRAL	GB
2' P. GANTENBIEN	B
3' P. BERTHELOT	F
4' C. ROWE	GB
5' B. TUSTAIN	GB
6' B. SIEGEL	F
7' P. TAYLOR	GB
8' D. HALLAWELL	F
9' J. SIMONS	GB
10' P. ASKEW	GB
11' M. CHARPENTIER	F.
12' S. CLARKE	GB
13' C. MUSGROVE	GB
14' M. LELEVRE	F
15' O. DEMARIA	F
111. 29 CONCURRENTS	

### 3. CONCOURS D'ETAT sur 90 points.

1<sup>er</sup> prix 11es catégories : J. WORRAL GB

#### 3 roues.

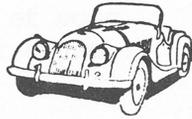
				4/4.	
M. LELIEVRE	SARMONT	1923	71 pts	J. WORRAL 1974 83 p	
N. FROT	"	1921	70	E. WILSON 60 82	
O. DEMARIA	F. SUPER	1967	69	M. NEEDHAM 70 81	
				P. WESTON 74 78	
<b>FLAT RADIATOR.</b>					
F. SUDGEON	4/4	1936	2pl	72 pts	J. SIMONS 19 67
B. WRIGHT	+4	1951	2pl	68	R. BURRIDGE 51 65
S. GARNER	4/4	1950	2pl	43	L. LONGET-JOLY 70 65
<b>+4.</b>					
M. CHARPENTIER		1965	4pl	74 pts	V. MORRIS 80 64
M. LOUCHE		1968	55	67	P. ASKEW 71 64
<b>+8.</b>					
P. H. MIOSECC		1973		71 pts	P. GANTENBIEN 79 62
T. THOMAS		80		66	B. SIEGEL 77 62
S. CLARKE		80		65	M. BILCAR 75 62
L. VERHEIREN		78		60	C. GODWIN 72 61
R. SAINTENOS		77		57	A. BAYLON 81 60
J. FROT-RENAUD		74		51	G. CROLL 73 59
G. EIFLER		78		55	Y. BENEVILLE 65 53
J. DREW		77		55	J.P. HUMILY 76 51
B. TUSTAIN		76		55	C. ROWE 69 39
J.P. DOMENSOU		76		51	

#### COUPE DES DAMES.

G. CROLL  
J. FROT-RENAUD.

#### COUPE PETER MORGAN.

JANOT & FRANÇOISE HELO.



## Mog BRETAGNE 81

Ainsi PONTIVY, encore désignée NAPOLEON-VILLE ne serait pas un nouveau Trafalgar. Mais un événement allait, au moins sur le terrain diplomatique, donner l'avantage aux Anglais. Il faut vous dire que la trahison venait de très haut, du Président du Morgan Club de France dont la collaboration avec les Anglais est bien connu. N'a-t-il pas épousé l'une de leur princesse.

Or, profitant de cette situation, il avait réussi à inviter notre grand prêtre à tous, le constructeur et gardien du temple, je veux dire Peter Morgan, fils du fondateur et actuel propriétaire de la marque, parvenu sur nos terres en fin d'après-midi.

C'est donc dès vendredi que les hostilités débutèrent par une charge de Muscadet de Gros Plant et de Bordeaux accompagnant charcuterie, venaisons et far breton.

Après un cessez-le-feu nocturne la bataille reprit à partir de 11 h 00 où étaient accueillis tous les belligérants dans le Château de Rohan. Laissez-nous le temps de vous décrire les lieux.

Le temps réellement estival avait fait disparaître toute appréhension mais aussi capotes et pare-brises. Certains avaient mis des saute-vents mais pour quel vent ? Une ombrelle eut été plus appropriée.

Imaginez maintenant un château médiéval, en parfait état de conservation dominant la ville de son imposante architecture. La municipalité, soucieuse de son hospitalité avait sorti tous ses oriflammes pour en décorer chaque meurtrière, chaque fenêtre.

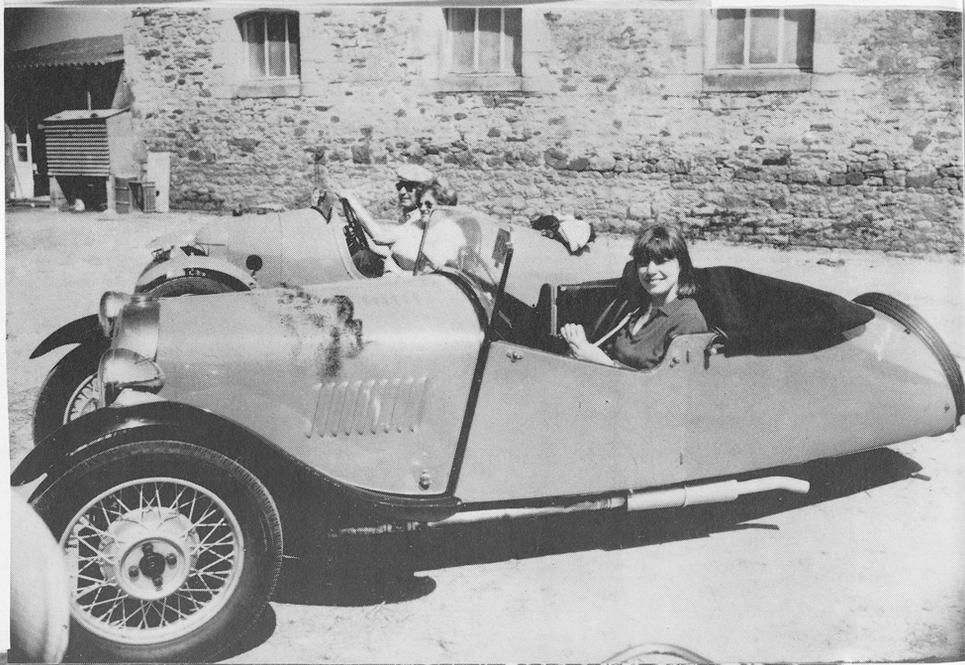
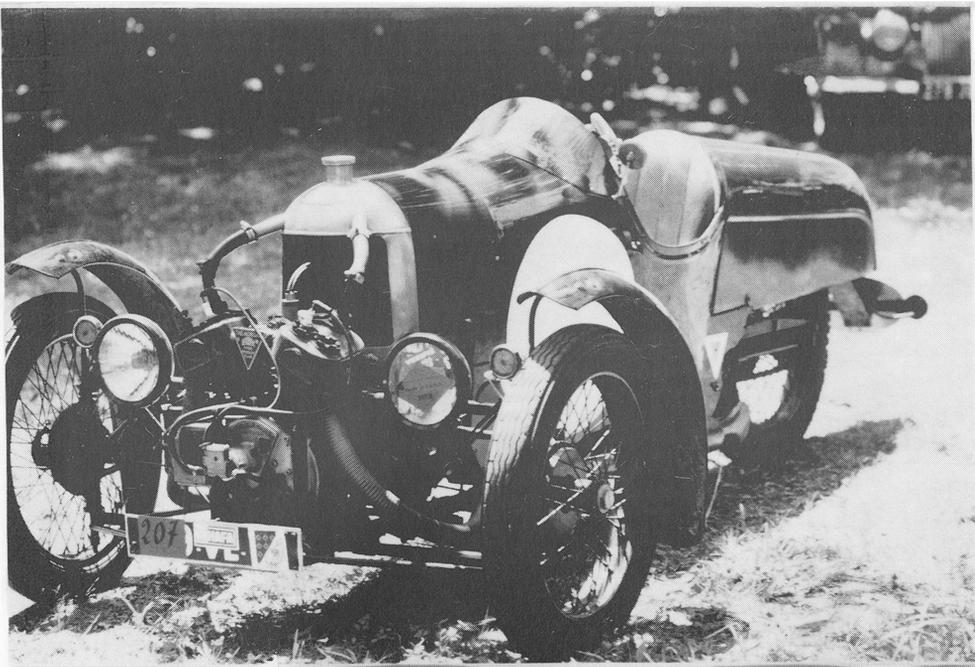
Dans la cour d'honneur arrivèrent petit à petit tous les chevaliers jusqu'à remplir complètement cette cour.

Accueillis par la garde personnelle de Janot Hélo, discrète, aimable, efficace ils pouvaient déposer leurs armes dans l'une des plus belles salles et déguster à loisir galettes, crêpes, far, koum amman et cidres avant de prendre connaissance du programme.

A 15 h. toute la municipalité, Monsieur le Maire en tête, dont les talents linguistiques apaisèrent définitivement les contentieux historiques, nous convia à sceller nos avenir morga-nistes autour d'une coupe de champagne et geste pacificateur entre tous, remit la médaille de la ville à Peter Morgan.

Une heure plus tard, le rallye touristique permettait aux Pontiviens d'admirer les destriers et la venue du roi n'eut certes pas attiré plus de monde.





Compte tenu de la grande clémence du temps, l'arrêt prévu à Kerlédan se transforma en une halte rafraîchissante tant dans les estaminets que pour certains dans les eaux limpides du lac.

Vous décrire le rallye n'aboutirait qu'à une pâle description du paysage qui bordait les sept lieux de son parcours. Genêts en fleurs, futaies ombragées, fermes ou manoirs de granit, enthousiasme des visiteurs, tout contribuait à nous transporter d'aise.

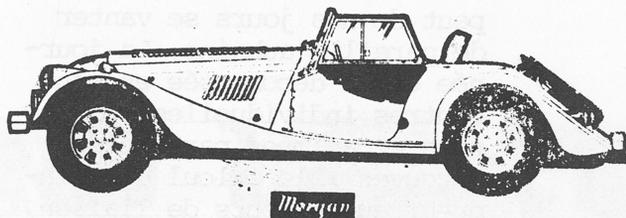
Nous aboutîmes ainsi à l'Hotel de la Vallée à Saint-Nicolas des Eaux, celles du Blavet, où devait avoir lieu la deuxième bataille du week-end.

Messieurs les Anglais, tirez les premiers ! et ils tirèrent si bien sur les bouchons qu'ils perdirent cette deuxième manche faite de Muscadet, de Sauvignon, de Beaujolais et de pousse café pour accompagner ... des fruits de mer, des coquilles Saint Jacques, du gigot...

Il faut avouer qu'imprudemment, mais leur origine avait pour un temps repris le dessus, ils débutèrent par some pints of ale, avec ce que "some" comporte d'imprécisions quant à la quantité. Plus réservé heureusement, le continent termina sa soirée à raccompagner avec compassion les victimes de ce traquenard à leur hôtel.

Après une grasse matinée qui dissipa les brumes cérébrales de tous et celles du petit matin, nous nous retrouvâmes à Kernivinen sous les frondaisons de l'hippodrome pour le troisième et hélas dernier épisode de cette rencontre.

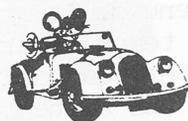
Il est alors temps de parler un peu des voitures car la journée va se passer entièrement sur place. D'abord hommage à ceux qui avaient bien voulu nous aider à former un superbe plateau : Les Amateurs Bretons de Véhicules Anciens avaient en effet participé activement au succès de cette journée en exposant leurs plus beaux modèles.



Même les morganistes les plus exclusifs en convinrent.

Qu'ils excusent l'auteur de cet article, responsable de l'organisation de n'avoir aperçu, à regret, que le porte pavillon d'une 300 SL, la calandre d'une Haeley ou distingué les lignes harmonieuses d'un cabriolet des années 30 sans avoir le temps d'y mettre un nom.

Quant aux Morgans, l'ensemble de la production était représenté des origines à nos jours y compris les Dasmont construits sous licence. Manquait un Sandford, mais un caprice de la machine, vexée peut-être, avait annulé sa venue. Depuis le cycle car en passant par plusieurs flat rads dont une des premières quatre roues, les +4, dont une exceptionnelle supersports les 4/4 sous toutes leurs combinaisons et enfin les +8 Peter Morgan pouvait revivre 70 ans de production en une journée et lui faisait nous évoquer les débuts de chaque modèle et l'avenir de la marque.



Vous rendez-vous compte pour tous ces propriétaires, pouvoir échanger leurs idées, leurs critiques avec le constructeur lui-même. Qui peut de nos jours se vanter de pareille aubaine. La journée était décomposée en rencontres individuelles spontanées et animées par trois épreuves : le calcul du vainqueur au parcours de liaison, un gymkhana se terminant par

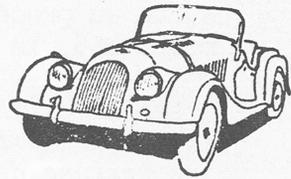
une distribution de laitage les yeux bandés (sans commentaires, précisons toutefois qu'une grande marque de mouchoirs en papier avait tenu à sponsorer l'épreuve) et un concours d'état où les juges eurent fort à faire pour départager les concurrents. A l'issue de ces épreuves, la remise des prix clôtura la manifestation.

Par un heureux hasard, le jury s'étant refusé à toute manipulation, l'ensemble des nations représentées recevait une coupe dont celle de la Vie de l'Auto qui rejoignit avec son vainqueur, Stuttgart, pour la plus longue distance.

Restait alors à remercier tous ceux qui avaient fait le voyage mais surtout ceux qui par leur ardeur et leur enthousiasme étaient les vrais vainqueurs de cette âpre bataille : les organisateurs et la Ville de PONTIVY.







# Mog Bretagne 81



## DEPENSES :

ACCUEIL des PARTICIPANTS =	3697.60
RALLYE TOURISTIQUE =	742.75
SOIREE DANSANTE =	20200.00
ORCHESTRE =	2000.00
REPAS NIQUE NIQUE =	10000.00
CHAPITEAU + BANCS =	410.00
FOURNITURES CASSE ROUTE =	586.15
BOISSON pour BARNUM =	3790.66
ACHAT COUPES + GRAVURES =	1643.70
ELECTRICITE (BALL TRAPP) =	100.00
POCHETTES ALLUMETTES =	112.50
REUNIONS PREPARATIONS =	294.70
POURBOIRES =	1050.00
PLAQUES COMMEMORATIVES =	1200.00
AUTO-COLLANT OR =	45.00
VEHICULES OFFERTS =	680.00
PROIX ROUGE =	200.00
ASSURANCE =	817.50
IMPRIMERIE =	11306.18
REPAS BENEVOLES =	2889.00
TIMBRES =	717.20
AFFICHES =	1058.46
POSTERS =	1337.70
REMBOURSEMENT NON PARTICIPANTS =	1440.00
REMBOURSEMENT SUR TERRAIN =	400.00
MARQUES de BUREAU =	245.70
HYGIENE (YAGOURT) =	63.00
FAIS PERSONNEL =	3000.00
DIVERS =	185.80

70213.60

## MOG BRETAGNE 81

### BILAN

## RECETTES :

PARTICIPATION :	36400
PONTIVY PARTICIPATION REPAS SAMEDI :	2600
BARNUMS =	11192
ENTREES =	10610
CASSE-CROUTE =	1113
PROGRAMME - ANNONCEURS =	21900
LOCATION SUR TERRAIN =	1900
BOUTIQUE et POSTER de PONTIVY	2800
DONATION : AMATEURS BRETONS Vehicules Anciens:	1000
DONATION M <sup>rs</sup> KERBRAD	100
REVENTE CHARCUTERIE	192

89810

**BENEFICE = 19698.39**

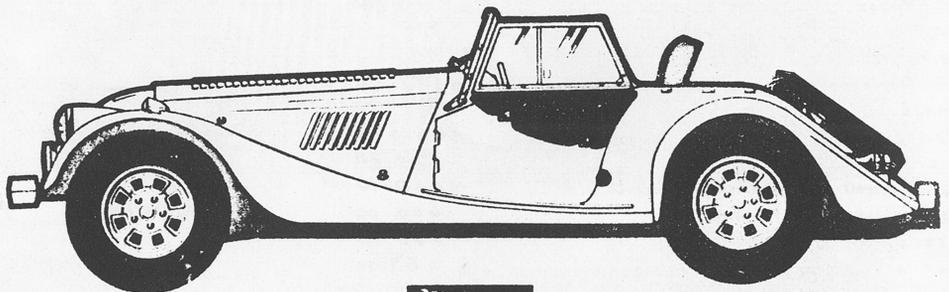
La Mayennaise, dépêche cantonnale, nous prie d'insérer, suite au procès verbal dressé par la gendarmerie du poste 256, le communiqué suivant :

*" Les autorités sont toujours sans nouvelles de cet inconnu accompagné d'une jeune femme blonde pilotant une voiture décapotable, modèle 1967 Morgan. Il est accusé d'avoir tenté d'assécher successivement les postes d'eau des aires de dégagement, des stations essence sur le trajet autoroute Aquitaine Rennes Paris dans la nuit du 14 au 15 juin 1981".*

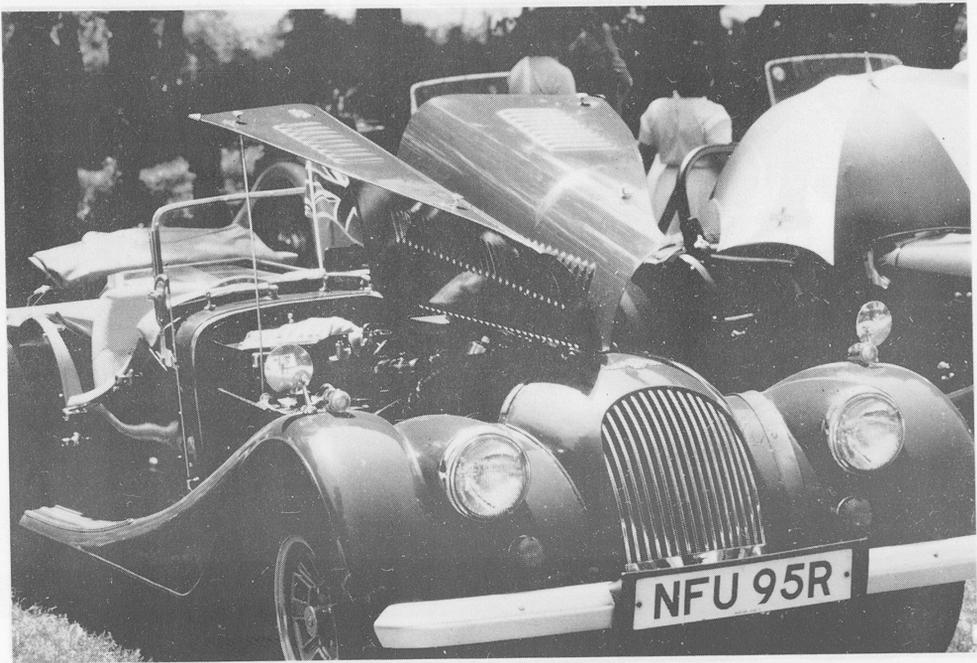
De source sûre, un témoin du drame, Madame X, encore en hospitalisation à l'hôpital d'Albis pour traumatisme a bien voulu nous décrire le manège de ce fuyard :

Pas très grand de taille, il portait une casquette et machonnait un chewing-gum. Vers 0 h 30, le pompiste de Dourdan a vu arriver une voiture noire dans un geyser de fumée. Son chauffeur déchargeant à la hâte des cageots de bouteilles vides s'est alors précipité vers les toilettes Dames. Braquant l'assistance, peu nombreuse à cette heure matinale, avec sa lampe torche, il s'est écrié comme pour mieux se soulager : "some smoke is coming out from my engine". Il fit le plein de ses bidons de fortune et disparut.

Reparti à vive allure vers d'autres lieux pour perpétrer à nouveau son forfait, notre coupable ne se doutait pas qu'une Brigade spécialisée dans la Morganologie venait de le suivre à la trace et l'identifier : le coquin, c'est D.



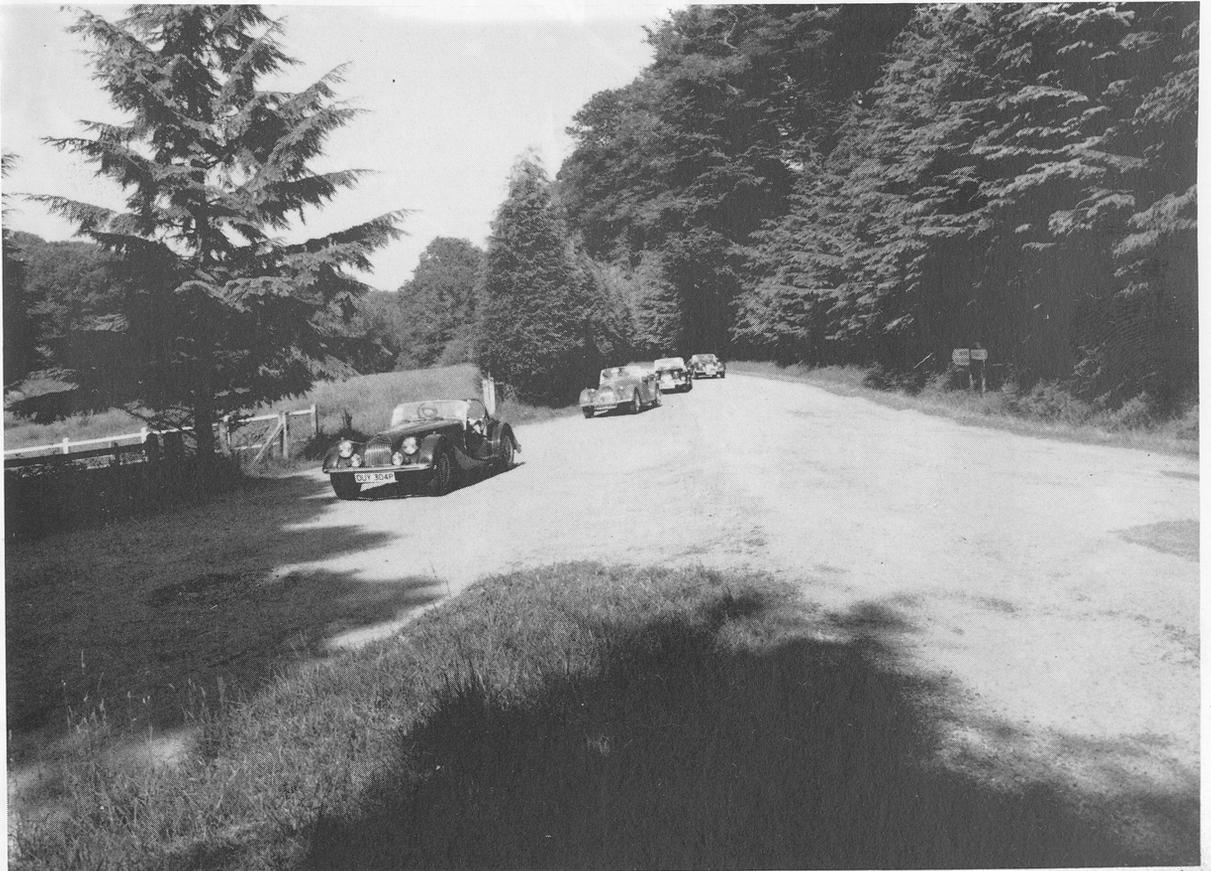
**Morgan**





est alors précipité vers  
résistance, peu résistante  
sans torsion. Il







# Le Télégramme

N° 11 222

## Pontivy

### Concentration internationale des voitures « Morgan » à Pontivy des « petits bijoux ».



La médaille d'honneur de la ville à M. Peter Morgan, par M. Masson, maire.

Organisée par le Pontivyva Janot Hélo, délégué régional de Bretagne la concentration internationale de « Morgan 81 », a bénéficié d'un soleil estival. Les propriétaires de voitures étaient donc fort nombreux à se rendre en notre ville dès vendredi, faisant l'admiration des connaisseurs. Tous ces « petits bijoux » se retrouvaient samedi, dans la cour d'honneur du château des Rohan, et si les connoteurs parlaient en langage différenciés, chacun de se comprendre en contemplant la voiture de son collègue. Allemands, Anglais, Français s'y croisaient dans l'attente de la réception offerte par la municipalité.

A sa tête, M. Masson, maire qui avait la joie d'accueillir A. Peter Morgan en personne en présence

de nombreuses personnalités. M. Masson remerciait les organisateurs d'avoir choisi Pontivy pour cette concentration car, dit-il, « cette voiture n'a-t-elle pas le nom d'une fée célèbre dans les contes et histoires traditionnelles des pays celtiques, et qui sait si elle ne hante pas encore les tours plusieurs fois centenaires de notre cher vieux château ».

Le président, M. Jean Christophe Frot, pour sa part soulignait l'enthousiasme qui anime chaque conducteur d'une « Morgan » qui au volant de sa propre voiture, veut faire partager cette joie et cette passion qu'il a des choses anciennes mais belles. Il ne manquait pas de remercier M. et Mme Janot Hélo pour l'organisation de

ces deux journées très riches en contacts.

M. Masson devait remettre à M. Peter Morgan la médaille de la ville de Pontivy, avant que les bouclions de l'annéage ne sautent.

Le temps d'une petite pose et les conducteurs prenaient la route pour le relief touristique, sans éviter de se faire applaudir au passage par un public fourni stationné rue Nationale et le long des quais, avant de rentrer dans le vif du sujet, en direction de Mûr-de-Bretagne et de Saint-Nicolas-des-Eaux.

Cette journée de samedi se terminait à la gratous, au retour était organisé pour tous les pa

# « Morgan Bretagne 81 » : apothéose à Kernivinen



Il devait se retirer encaissant d'une part par le concours d'élégance et d'autre part par le concours de jeux.

Les amateurs de vieilles voitures toutes rutilantes, étaient également l'objet de bien des conversations. On y trouvait de toutes les marques et de toutes les

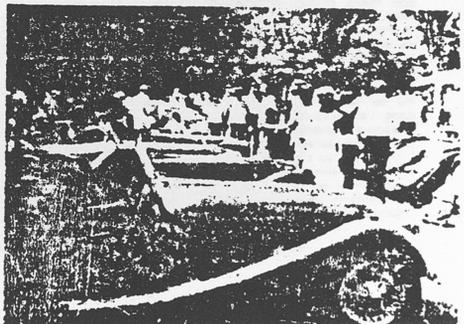
lindres. On entouraît bien entendu le cycle-à-à trois roues qui est la moto la plus courue. Comme l'indique l'annonce, il y avait une compétition pour les vainqueurs, coupes et médailles fin de soirée.

Tel. du Bre et 16 Juin 81.

## La concentration internationale des « Morgan » à Pontivy

C'est le soleil estival qui a présidé samedi après-midi la rencontre internationale des propriétaires de voitures « Morgan ». Tout le monde automobile connaît bien ce prestigieux habit non britannique de la voiture.

Déjà, dès vendredi certains participants à cette concentration



# MORBIHAN *Éclair*

Rédaction : 12, place Maurice-Marchais, VANNES — Administration : B.P. 586, 35012 RENNES CEDEX

HEBDOMADAIRE N° 1040

PRIX : 1.20 F ABONNEMENTS : 6 mois, 30 F — 1 an, 60 F Chang. d'adresse : 2,00 F. Com. paritaire n° 50-228

DIMANCHE 21 JUIN 1981

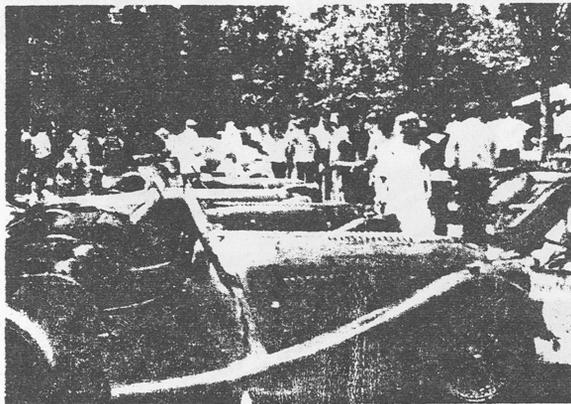
Bien, unis autour d'une même passion : le véhicule Morgan!

# Ouest france



## Succès éclatant

## de la concentration internationale des « Morgan »



A Kernivren, le public admire les voitures.



M. Masson, maire, remet à M. Peter Morgan la médaille de la ville de Pontivy.

C'est le samedi estival qui a précédé samedi après-midi la rencontre internationale des propriétaires de voitures « Morgan ». Tout le monde automobile connaît bien ce prestigieux haut nom britannique de la voiture et les caractéristiques de ses voitures.

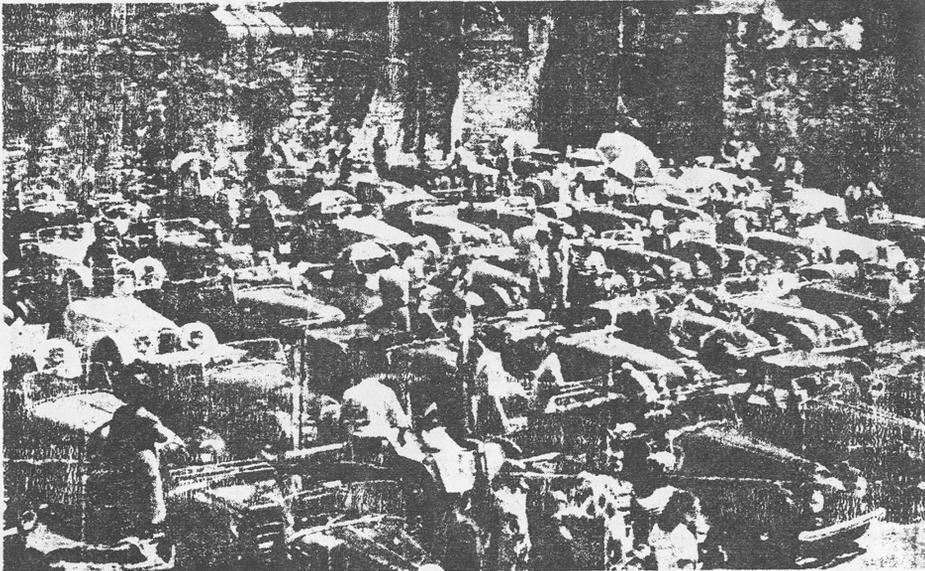
Enfin, dès vendredi, certains participants à cette concentration étaient arrivés sur place, mais c'est surtout samedi, entre 11 h et 16 h que l'ensemble des voitures s'est retrouvé au château des Rohan.

Un tour d'honneur de ce château, le lieu historique et culturel de cette localité, était offert à l'usage de ces « petits bijoux » jaunes, verts, blancs, bleus, tous aussi rutilants que les autres; et une sorte de tour de Babel linguistique s'était créée là. Français, Anglais, Allemands, Suisses, etc., tous heureux, conversaient dans un langage différent, mais se comprenaient fort bien, unis autour d'une même passion: la voiture Morgan.

Le pari engagé l'an dernier à la concentration 1980 en Alsace par Janot Hélo, un Pontivien, responsable régional du Morgan-Club France, qui avait pris l'initiative et la responsabilité d'organiser, s'était déjà gagné.

98 voitures de divers pays d'Europe (201 personnes) étaient remarquablement alignées dans ce cadre majestueux, quand M. Masson, maire, entouré de Mme Carville, de ses adjoints, a accueilli M. Peter Morgan, fils du fondateur de la marque, qui devait recevoir la médaille d'honneur de la ville de Pontivy et tous ses participants. Dans une intervention qui lui permit de démontrer ses capacités dans l'exposition anglaise, M. Masson a souhaité un heureux séjour à tous dans notre ville.

Un séjour qui a tourné au triomphalisme, d'abord avec le temps exceptionnel qui a fait partir les représentants de la Côte d'Azur, organisateurs de la concentration



Un parc automobile surprenant dans la cour du château de Rohan

1982, une organisation remarquable à tous points de vue, qui a valu à M. et Mme Hélo de recevoir des mains de M. Peter Morgan le « Peter Morgan trophy », coupe en argent destinée à récompenser la meilleure organisation européenne, et enfin une participation importante de la population pendant ces deux jours, lors du défilé de toutes les voitures samedi après-midi dans le centre ville et dimanche après-midi à Kernivren.

### Le rendez-vous de Kernivren

Pour les participants hébergés dans les différents hôtels de la ville de week-end, il y eut plusieurs facettes. Samedi, grâce à un rallye promenade tour séjour, ils ont eu tout le plaisir de découvrir la belle région de Centre-Bretagne, à travers les routes sinueuses de la forêt de Querrien, le lac de Guemdan, la vallée du Blavet et Saint-Nicolas-des-Étaux ou la première soirée s'est prolongée à l'hôtel de la Vallée.

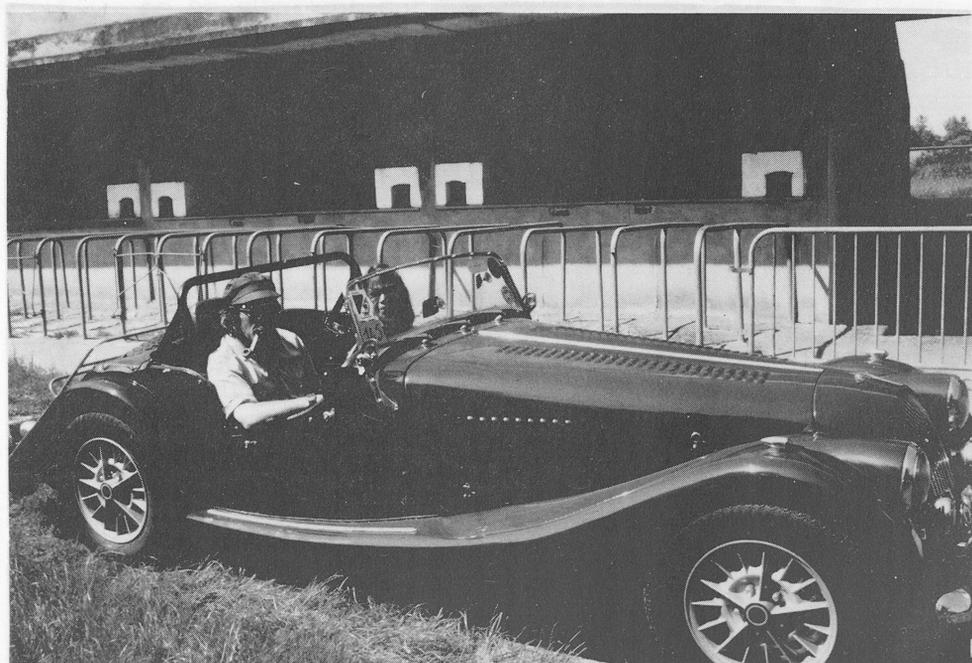
Dimanche après-midi, la concentration a attiré un nombre

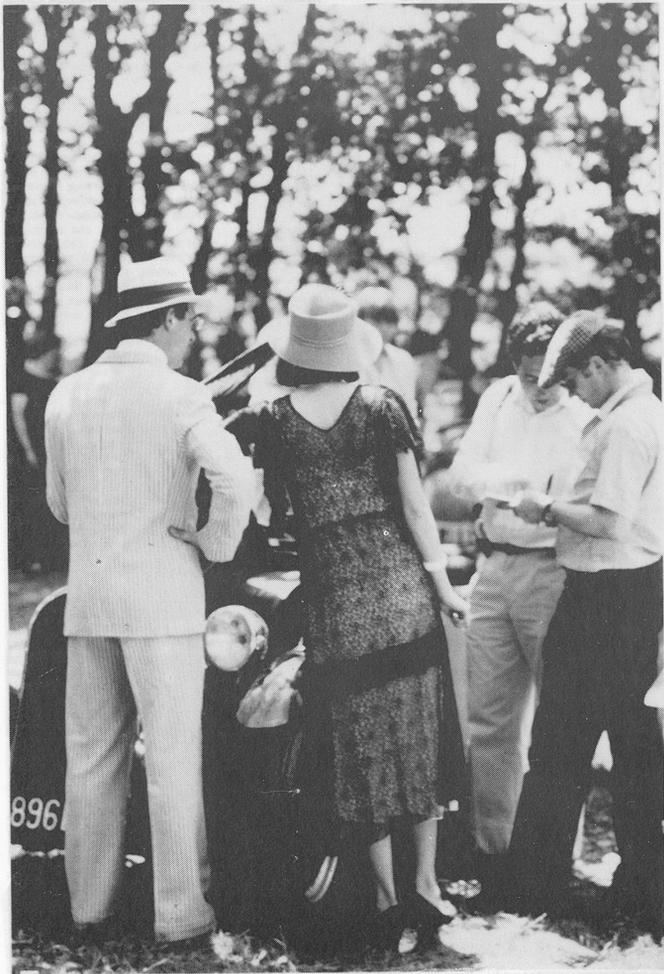
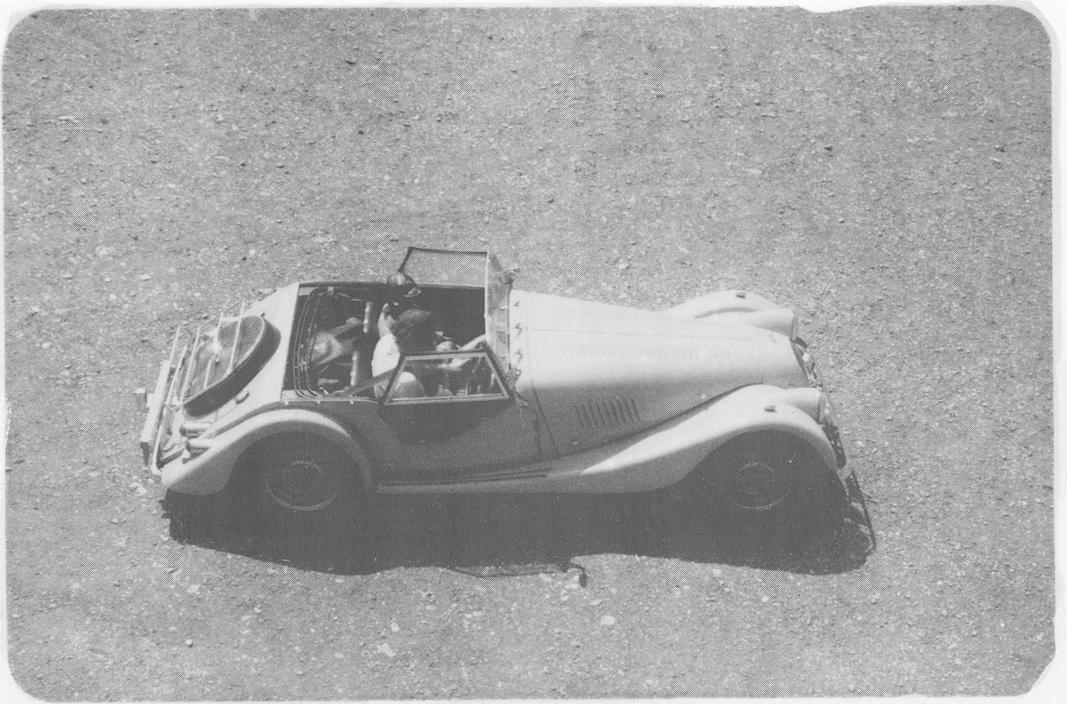
public dans le cadre de verdure de l'hippodrome de Kernivren (plus de 1500 entrées payantes) où devaient se dérouler un concours d'élegance des voitures, un gymnase et des jeux. Le programme était reboussé par une exposition des Amateurs Bretons de véhicules anciens d'avant et d'après la guerre 39-45, de l'ABVA.

À l'heure de la remise des prix, à 18 heures, 52 copies et différents lots offerts par les sociétés

pontivyennes et les commerçants locaux ont été distribués, les principales étant gagnées par MM. Lejeune de Paris, Charpentier de Peau, Guogach, Worriz, Angoterra, Legendre, de Lavi, Schwab, Wava de Frankfort, Guepin, Hollander.

Tous sont redevables enthousiasmés de leur séjour sur leurs pays où ils seront certainement d'excellents ambassadeurs pour notre région. Les Pontiviers relieront le souvenir d'une manifestation originale fort réussie.





# L'AGE D'OR RETROUVE

Devenues un des rendez-vous fidèles du Club, les Coupes de l'Age d'Or ont revêtu cette année un éclat particulier. Avant tout, ce succès doit être mis au compte de l'ASAVE dont le bureau entièrement renouvelé l'hiver dernier a enfin permis de mettre en place une équipe digne de ce nom. Enthousiastes, dynamiques, accueillants et surtout aimables, ils méritent notre admiration et notre soutien.

Il était loin le temps où notre arrivée était marquée par une condescendance, un mépris qui gâchait une journée dont le plateau amaigri chaque année nous faisait annuler la sortie de cette année. Toutefois, devant l'insistance du nouveau bureau et ayant confiance en leurs augures, nous décidâmes une dernière fois de nous rendre au pèlerinage de Monthlery.

Messieurs de l'ASAVE, un grand merci, Honneur à votre persévérance et soyez sûrs, nous serons là l'année prochaine et sûrement sur la piste.

J'espère que vous ne m'en voudrez pas de cette dythirambe, mais elle est hautement méritée par les organisateurs de cette excellente journée sur laquelle nous allons maintenant revenir.

Sur la lancée de Pontivy, Janot et Françoise HELO, insatiables, avaient fait le voyage en guise de remerciements vis à vis de Paris pour sa belle participation au MOG Bretagne. Seulement voilà, arrivés tard le samedi, la nuit fut longue et le reveil aussi. De sorte que c'est avec une heure de retard que les FROT et HELO confondus arrivèrent au rendez-vous où la plus grande impatience régnait. Outre les fidèles, c'est avec plaisir que nous accueillirent cinq de nos amis belges qui finalement deviennent fidèles parmi les fidèles. De plus, s'associaient à notre cortège une 15 CV CITROEN, une FORD 2 des années 70 décapotable où tiendraient aisément quatre morgans : une à l'avant, une à l'arrière, deux dans le coffre, et enfin, une TR 7 décapotable, l'une des dernières filles de la lignée dont nous fûmes une des branches.

Le maitre étant enfin arrivé la classe pouvait enfin se rendre à Monthléry dans une circulation très dense.

Une fois sur place on eut enfin le loisir de déjeuner, de converser avec nos voisins impressionnants par leur déploiement de force : chapiteau chez Triumph, bus à impériale chez MG. Qu'ils me pardonnent cet affront hypocrite, je trouve que nos Morgans suffisent à meubler le parterre. Au fond, j'étais un peu jaloux.

Et sur la piste alors : nous revîmes deux Morgans lors des courses de démonstration et étant au volant de l'une d'elles le virus est définitivement arrivé. Je courrai en Morgan.

Sinon un plateau exceptionnel dont vous avez dû lire la composition dans la presse spécialisée. Quant à moi j'ai surtout été frappé par une superbe Aston Martin Ulster 1934. Le rêve, une Morgan en plus beau, c'est pas possible, mais si, une mécanique comme on n'en voit plus. Oui, je sais, il y a Bugatti mais l'Ulster c'est le grand tourisme à l'Anglaise. Cela sent le Corroly, la bière brune, le tweed et Canterbury.

Ce qu'il faut retenir, c'est la richesse du plateau allant de 1930 à 1962. Enfin une vraie rétrospective et non comme par le passé 10 Lister Jaguar, un point c'est tout.

Alors, à l'année prochaine et encore toutes nos félicitations aux organisateurs et aux Clubs participants.



**ENPI**

**B.P. 02 - 77330 LÉSIGNY**

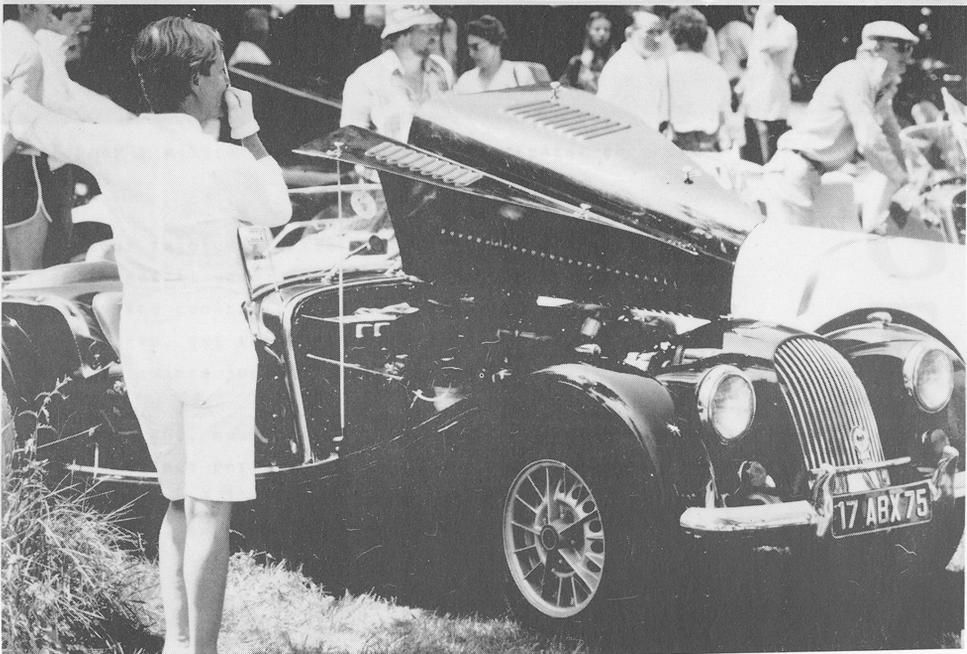
**Tél. (6) 002.23.94**

*(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.*



... ..  
... ..  
... ..

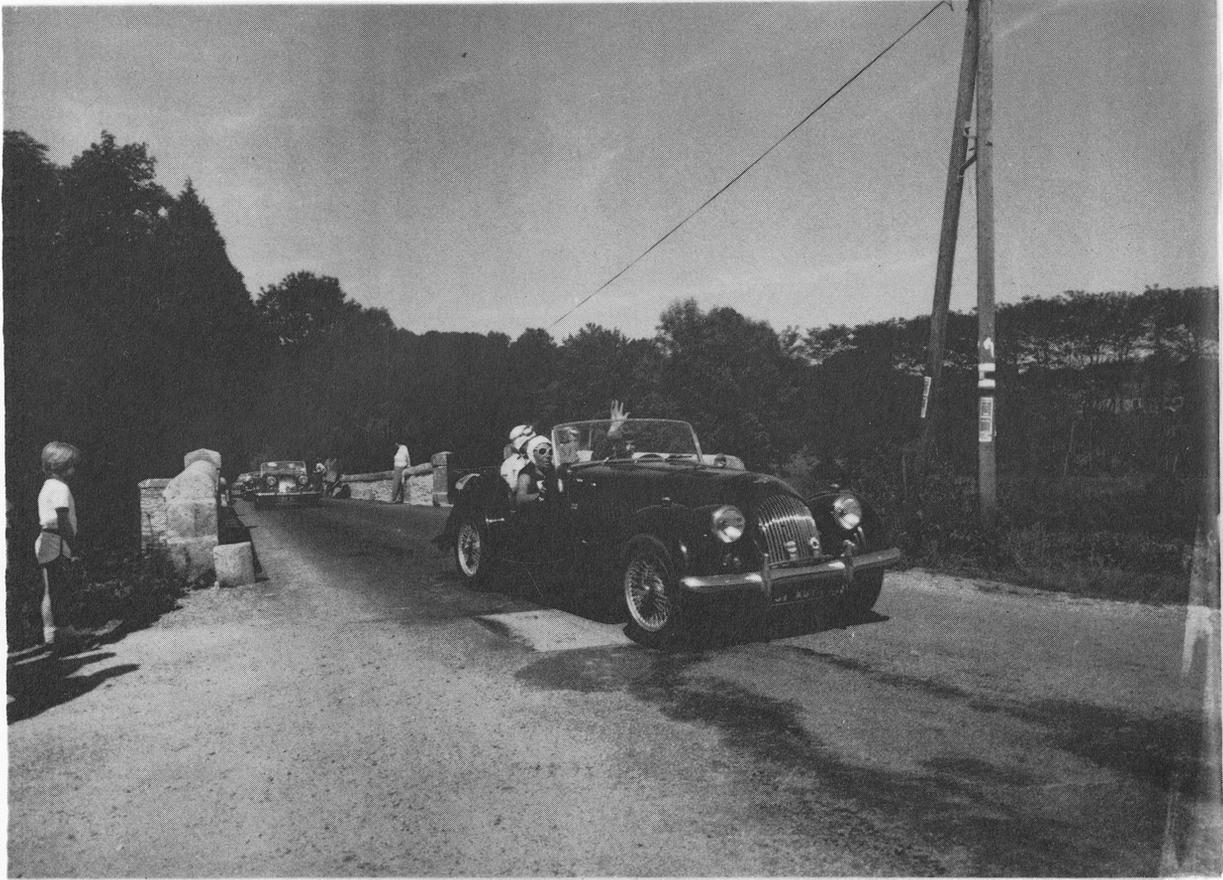
Le maître et ses amis arrivés à la classe pendant enfin

de son

Les élèves ont été très intéressés par la démonstration

de conduite

de la



Éditions de la Revue de la Vieillesse  
10, rue de la Harpe, 75005 Paris  
Téléphone : 01 47 78 10 10

U  
N  
P  
E  
L  
L  
E  
R  
I  
N  
A  
G  
E

S'il existe une mecque pour les musulmans, s'il en est une autre, -St. Andrews- pour les golfeurs, la seule qui existe pour les morganistes, c'est Malvern. Nom mythique qui n'évoque ni la myrte ni l'encens, mais la caisse en bois, la suspension rigide et le célèbre dieu païen MORGAN.

Cet article bien modeste aurait pu s'intituler "Voir Malvern et mourir (d'énervement) - My Kingdom for a Morgan - Les tribulations d'un morganiste en Angleterre" - mais il était préférable de rester sobre pour ne pas décourager l'éventuel lecteur (le Président recherche aussi des rédacteurs ?).

Nous ne nous étendrons pas sur les dix ans de cette honorable confrèrerie joyeusement distillés à Beaulieu pendant quatre jours, sauf pour signaler, que le chauvinisme est bien anglais (pauvre Martin honteusement détrôné en catégorie + 8) et cette foire une immense affaire de fric : heureusement, il reste l'oeil pour ces merveilleuses voitures dont certaines visiblement hibernent onze mois par an, dans le but d'être fraîches et en bonne santé pour le concours.

Alors fi de Beaulieu car mon noir destroy (4/4 2 places modèle 1979 - belle bête) présentait quelques signes de fatigue du côté de la sortie d'échappement qui s'était déssoudée (il faut dire que cette voiture est déjà âgée de 8 mois, et comme le disait un article de l'Auto-Journal "elle vieillit pendant les six premiers mois", alors huit, c'est déjà une pièce de musée! Nous décidâmes de nous rendre à la Mecque (pardon à Malvern) pour y acheter quelques pièces et réparer ce petit tracas.

Pour rejoindre cette ville, il faut d'abord s'armer de patience, car il semblerait que les voitures anglaises aient toutes été construites en Bourgogne (il y en a certaines nous en avons vu, qui roulent quelquefois à 70 km/heure, si, c'est vrai, en quinze jours j'en ai vu deux).

Bien sûr, nous n'utilisons que les routes secondaires, car il faut porter au crédit de ce charmant pays que la Morgan s'y sent à l'aise, ronronne de plaisir et ne vous secoue pas. Bref, en vue de cette ville, premier dilemme :

Great Malvern  
Malvern wells  
little Malvern

Upton on Severn (rien à voir, c'est ici qu'habite Peter Morgan), non, car il s'agit de Malvern link qui malencontreusement n'est indiqué nulle part, sauf lorsque vous y êtes.

U  
N

Grave problème, me direz-vous, non car votre monture sentira toute seule l'écurie et vous conduira à Pickersleigh Road ou l'on trouve l'usine que beaucoup de personnes doivent rater car rien ne l'indique (ce n'est pas l'île Seguin), bref coquette et désuète un peu comme la voiture.

Alors, nous y entrâmes : comment, par la porte grande ouverte qui vous mène sur le chemin de ce vaste moulin.

Nous devions d'abord trouver l'endroit où l'on remet les pièces détachées (SPARES) nous avons cherché une heure cet endroit, car nous avions commis l'erreur de nous renseigner auprès de plusieurs personnes (il ne faut en consulter qu'une et ne plus la quitter tant qu'elle ne vous a pas indiqué précisément l'endroit que vous cherchez, de toutes façons son planning de travail étant élaboré pour les vingt années à venir, quest-ce qu'une heure ?).

Enfin le bureau trouvé, nous aperçûmes ce petit guichet coquet peint de bleu ciel qui bien sûr était fermé. Dialogue : "je viens chercher mes sidescrènes"

- " quel nom ? "
- " Goffin "
- " Ah oui, elles sont prêtes "

Elles l'étaient effectivement, mais pas la facture ; celle-ci nous fut fournie une heure plus tard, et l'encaissement une heure après.

Pour notre malheur, nous voulions aussi un deuxième clip de fixation pour la manivelle du cric qui ballottait sous le capot et écaillait la peinture d'icelui (mais Monsieur Owen fait actuellement des recherches dans ce domaine, alors d'ici dix ans...)

Après trois explications, un croquis, la présentation de l'instrument, l'un des deux anglais qui nous contemplaient daigna ouvrir sa-main dans laquelle il tenait serré un clip en disant : "est-ce cela n'est-il pas ?". C'était en effet le clip (alors pour les futurs clients 3/4 d'heure = 1 pièce).

Ensuite, nous sommes allés au secrétariat (elles sont charmantes!) afin de trouver quelqu'un pour réparer ce pot d'échappement. Il fallut contacter M. Goodall, mais attendre une demie-heure car il prenait son café.

---

Enfin nous avons vu arriver un petit bonhomme rondouillard vêtu d'un costume troisième république, et d'un zilet visiblement tricoté par Madame, mac...nant une pipe.  
Dialogue :

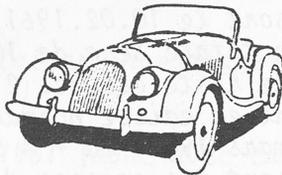
- "Belle voiture"

- "Oui, elle vient de chez vous (décembre 1933) mais vous voyez, nous avons un petit problème avec l'échappement, et le bruit est gênant car nous devons aller à Edimburgh demain. Pouvez-vous nous changer cette sortie d'échappement ?"

Trois ronds de fumée...

- "Eh bien aujourd'hui, cela aurait pu être possible, mais il est trop tard (il était 16 h15 et l'usine ferme à 17 h00!) demain nous avons des choses urgentes à faire (lorsque l'on visite l'usine, on se demande ce qu'ils peuvent faire d'argent ici sinon tout faire lentement), mais après-demain, voyez M. Bellington" -

Nous avons remercié ce vénérable vieillard, et deux jours plus tard, le Bellington sus-nommé, qui d'ailleurs ce jour là réparait sa voiture, à changé cette sortie d'échappement en 1/4 d'heure (mais ensuite, il fallut trouver une secrétaire pour établir la facture, puis un ouvrier qui avait de la monnaie de vingt livres).



Avant de repartir, nous avons visité l'usine. Magnifique! Il est aisé de comprendre qu'il ne s'y fabrique qu'une voiture et demi par jour, et encore, à voir l'ardeur au travail de ces messieurs, nous devons estimer que les délais de livraison sont faibles (n'avez-vous jamais vu un enfant monter une maquette, eh bien c'est ce qu'ils font ici mais moins vite). Ils ne travaillent, pas, ils vaquent à leurs occupations.

Aussi, si un jour vous passez par Malvern, pensez à vous réserver deux ou trois jours de votre temps, d'une part pour faire revoir à votre bolide les Malvern Hills ou elle fut testée, d'autre part pour vous transformer en ethnologue et étudier ce microcosme d'archaïsme et de réussite dans notre monde moderne (Amen MG Panther Lima) l'usine de notre vénéré Peter Morgan.

# UN PEU D'HISTOIRE

1962 - LE MANS - Chris Lawrence et Shepherd Baron prennent le départ avec une Morgan +4 2 places préparée. Cette voiture achetée en 1958 par Chris Lawrence est refaite en 1960 après trois saisons de courses. Elle est reconditionnée en y apportant les modifications que l'on trouvera sur les +4 Super Sport. Le résultat est remarquable. Ils terminent premiers dans leur classe 2 litres et 13èmes au général à 151 km/h de moyenne.

L'année suivante, les organisateurs refusent la Morgan avec comme raison "n'est pas dans l'esprit de cette compétition car d'allure trop désuète".

Revenons à la +4 Super Sport qui sera la plus grande réussite, grâce au meilleur compromis puissance-cylindrée, de la production Morgan en 4 roues de tous les modèles.

La première sort le 10.02.1961, la dernière le 15.05.1968. La production totale sera de 101 voitures dont 4 coupés et 5 4 places, le reste est des 2 places classiques. Les 17 premières sont en caisse normale (acier et caisse de la +4). A partir de mars 1962, la + 4 Super Sport arrive à maturité : les caisses sont les caisses de 4/4 (plus basse) en aluminium.

Qu'a-t-on fait pour donner à la + 4 Super Sport cet halo de prestige dans le gotha de la voiture de sport et de compétition ?

Outre sa caisse en aluminium (gain de poids 70 à 80 Kg), elle possède un radiateur d'huile monté sous la calandre, un réservoir d'eau supplémentaire situé contre le tablier sous le capot afin que le niveau d'eau soit au-dessus de la culasse (meilleur refroidissement), un échappement spécial avec 4 tubulures se réunissant en 2 autres pour venir dans le pot d'échappement (de plus les sorties d'échappement sont polies), une admission spéciale avec 2 pipes "Lawrence Tune" montées avec 2 carburateurs double corps horizontaux Weber 42 DCO E ou 45 (ce qui fait naître sur le côté droit du capot un très esthétique bossage), un arbre à canne spécial et un moteur entièrement équilibré chez Jack Brabham (bielles - pistons - volant moteur - vilebrequin).

Les résultats sont assez spectaculaires pour l'époque compte-tenu de l'aérodynamisme et du Cx de la Morgan.

Pour le moteur 2,2 l (2138 cm<sup>3</sup>) (car certaines seront équipées d'un moteur 2 l) qui développe 120 chevaux DIN/5 400

- Vitesse maximum 120 miles soit 193 km/h
- 1ère 64 km/h - 2ème 104 km/h - 3ème 151 km/h - 4ème 193 km/h
- 400 m départ arrêté en 15,4 secondes.
- 0 à 80 km/h en 5,1 secondes.
- 0 à 160 km/h en 22,8 secondes.

Certaines seront montées avec un rapport de pont différent (4.1/1 au lieu de 3.73/1).

Voilà un exemple des prix en Grande-Bretagne pour 1963/64.

- 4/4 .....	683	- 4/4 C .....	775
- + 4 2 places :	816	- + 4 4 places :	834
- + 4 S.S. ...	1 118		

Des 101 exemplaires fabriqués, 42 vont aux U.S.A., 22 restent en Grande-Bretagne, 9 vont au Canada, 5 en France (dont deux 4 places), 4 en Hollande et Australie, 2 en Suisse - Italie - Allemagne - Chypre - Espagne et Panama, 1 au Danemark, - Suède et Jersey.

Que sont devenus ces 5 exemplaires (renseignement usine) vendus à la France.

La 1ère vendue en Septembre 1961 (donc avec caisse normale) était rouge : elle a été utilisée en course par les fils Savoye : plus aucune trace.

La 2ème vendue en Juin 1962 était beige : ~~plus~~ aucune trace.

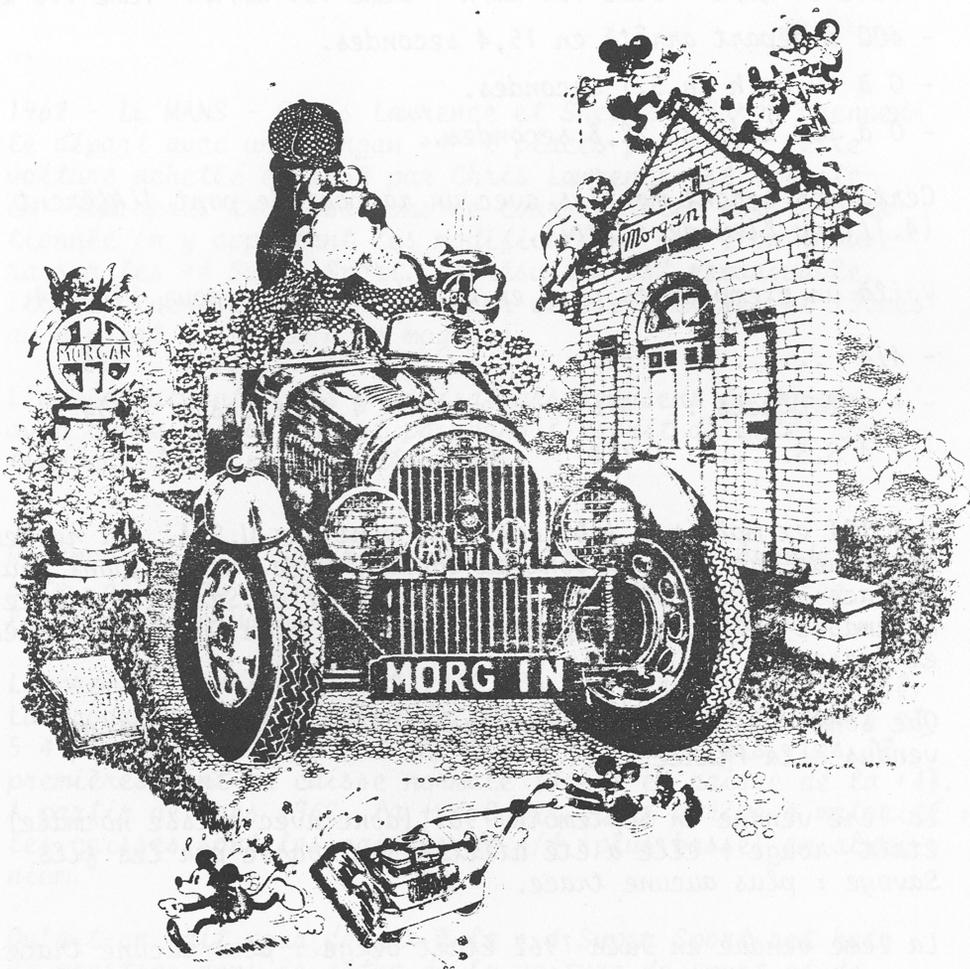
La 3ème vendue en Janvier 1966 était blanche ; c'était une 4 places : plus aucune trace.

La 4ème vendue en mars 1967 était verte ; c'était aussi une 4 places : elle aurait été vendue dans la Seine et Marne.

De plus, il m'a été dit qu'au moins une ou deux auraient été rachetées et seraient parties aux U.S.A.

La 5ème vendue en fin février 1968 (98ème sur 101) était noire. Elle l'est toujours. M. Savoye l'a livrée le 5 mars 1968 à M. Rodrigo de Rayas, châtelain dans l'Isère à l'époque. En 1975 M. De Rayas la met en vente dans le midi de la France (car il a déménagé entre-temps). J'en entends parler pour la 1ère fois. Pour moi, l'histoire de cette voiture commence donc en été 75.

à suivre ...



**MÉCANIQUE PEINTURE**  
J.-P. MEYER

4 x 4, street Rods Vans  
RESTAURATION VOITURES ANCIENNES

**CARMANIA**

103, AV. GAMBETTA - 93170 BAGNOLET - Tél. : 361.21.26

320 672 058 R.M. 92

# UN WEEK-END AU PAYS DES TULIPES.

20-23 MAI 1982 (Ascension) —

---



1972 tien jaar 1982

Nos amis hollandais nous invitent à la célébration de leurs 10 ans d'existence au cours du long week-end de l'Ascension.

Nous sommes déjà une demi douzaine à vouloir nous y rendre mais je souhaite une participation plus importante à cette réunion étrangère qui a lieu à EPPEN près de MAASTRICHT dans le Sud-Ouest du pays (300 kms de PARIS).

Le programme est le suivant :

- Jeudi 20 à partir de 16 h -  
Réception des participants.
- Vendredi 21 :  
  
10 h. course de côte -  
gymkana  
15 h. visite d'une brasserie  
Soirée dansante

- Samedi 22 :

10 h. concours d'élégance  
14 h. circuit touristique  
dans le Limburg  
19 h. barbecue et bal costumé.

- Dimanche 23 :

Petit déjeuner en commun.  
Boutiques club.

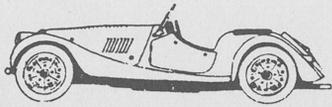
La liste des hotels sera disponible à l'assemblée générale ou sur demande au club.

Venez nombreux amis des Provinces du Nord et de l'Est et réservez de bonne heure.

Pour la région parisienne un départ groupé sera organisé le jeudi 23.



morgan sports car club holland



## 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 1917 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

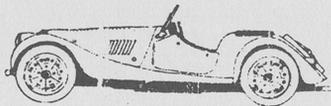
With ever rising prices and lengthening waiting lists for new Morgans, restoring your present car makes good economic sense. I won't make any exaggerated claims to being the best, or even the cheapest. If you read my book "Moggie" you will see what can be done. If you are genuinely interested in a first-class 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 1982

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 châssis .....

Fait à ..... le .....

Signature