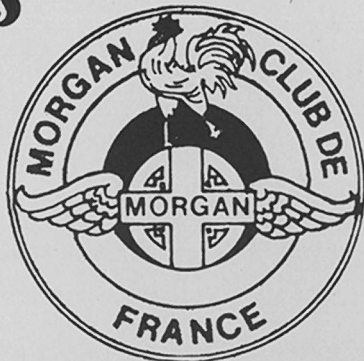


# morgan club france



DECEMBRE 89

# news n°49

c/o C.KACHELMANN 23.avenue Jean Moulin 75015 PARIS

## 1. ENSEMBLES

|      |                                                    |       |
|------|----------------------------------------------------|-------|
| 1.01 | Badge Français .....                               | 200 F |
| 1.04 | Insigne en fil ailes Morgan .....                  | 150 F |
| 1.05 | Emblème ailes Morgan 4/4<br>plus 4 ou plus 8 ..... | 40 F  |
| 1.06 | Auto-collant M.C.F. ....                           | 10 F  |
| 1.08 | Porte-clé MCF .....                                | 50 F  |
| 1.09 | Briquet MCF .....                                  | 12 F  |
|      | Briquets MCF × 10 .....                            | 110 F |

## 2. POSTERS et PAPIER

|      |                         |       |
|------|-------------------------|-------|
| 2.01 | Poster Mols Mog .....   | 30 F  |
| 2.02 | Poster Pontivy .....    | 30 F  |
| 2.03 | Poster BORIS VIAN ..... | 150 F |
| 2.04 | Poster le Vesinet ..... | 30 F  |
| 2.05 | Poster Pau .....        | 30 F  |
| 2.06 | Poster Ternois .....    | 30 F  |

## 3. ACCESSOIRES VESTIMENTAIRES

|      |                                        |       |
|------|----------------------------------------|-------|
| 3.01 | Boutons de manchettes .....            | 80 F  |
| 3.03 | Foulard bleu :<br>Homme 18 × 100 ..... | 200 F |
|      | Femme 70 × 70 soie .....               | 210 F |
| 3.04 | Emblème français de bouttonnière ..... | 50 F  |
| 3.05 | Emblème anglais de bouttonnière .....  | 50 F  |
| 3.06 | Cravate bleue avec emblème Morgan ...  | 120 F |

## BUREAU DU CLUB

- Président d'honneur
- Président
- Secrétaire
- Membres

**C. KACHELMANN**  
J. FROT  
L. RINGO  
J. Ch. FROT  
J.F. FROT  
G. GOFFIN  
B. CHEVALIER

## DELEGUES REGIONAUX

- Paris Ile de France
- Pays de Loire
- Sud-Est
- Sud-Ouest-Pyrénées
- Béarn
- Région Lyonnaise

M. LOUCHE  
Campagne Cambronne  
13980 ALLEINS

J.P. RIVALS  
10, rue de la Trinité  
31000 TOULOUSE

D. HALLAWELL  
77, rue du Père Corentin  
75014 PARIS

D. THEPENNIER  
3, square du Lièvre  
77420 NOISEL

J.P. DOMENJOUR  
38, place des Promenades  
42300 ROANNE

D. THEPENNIER  
D. HALLAWELL  
M. LOUCHE  
J.P. RIVALS  
M. CHARPENTIER  
J.P. DOMENJOUR  
M. CHARPENTIER  
Route de Crêtes  
64290 GAN

Nom..... Prénom .....

Adresse .....

Veillez me faire parvenir les articles dont les références suivent .....

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

Le..... Signature

# EDITORIAL

J'ai constaté ceci: si je vois, au cinéma dans un film, même en plein suspens la silhouette d'une Morgan, je me dis: "Tiens! une Morgan!" je la cherche du regard, j'essaie de voir son n° d'immatriculation, la couleur du tonneau cover, pour un peu je voudrais connaître sa date de fabrication et le film perd alors tout intérêt si la Morgan disparaît. C'est incroyable l'attraction qu'exerce cette petite voiture! Je n'ai vu aucun metteur en scène prendre l'initiative d'en faire tomber une du haut d'une falaise et éclater en flammes à ses pieds. Songez en voyant cela à notre souffrance! Tous ceux qui attendent cinq ans le cher trésor intenteraient un procès à la production, j'en suis sûre. Arrêtons là le cauchemard.

Tous ceux qui un jour ou l'autre vendent leur Morgan pour quelques raisons que ce soit et quelquefois hélas, les raisons sont impératives, le regrettent amèrement 48 heures après... Sauf les spéculateurs, cette nouvelle race apparaît depuis que des acheteurs impatients de satisfaire leur désir sont prêts à tous les sacrifices pour ne pas attendre 5 ans - Dommage - That's life! Tant pis pour celui qui achète.

Avec mes sentiments dévoués et amicaux

Le Président



# nouvelles breves



## DE L'USINE

Tel les grands carrossiers, Morgan a de tout temps construit des modèles uniques comme un Pick up trois roues, une limousine 4/4 en 1936 ou 37 ou encore une +8 Drophead coupé avec boîte automatique. Cette dernière heureusement n'est pas au catalogue et tout membre du M.C.F qui en ferait l'acquisition se verrait exclu!! Par contre au plan conception rien ou presque n'a été changé. Mais une indiscretion nous laisse entrevoir de grands changements au niveau suspension à l'avant une suspension triangulée et à l'arrière une suspension indépendante!! La 4/4 va-t-elle devenir le prochain épouvantail du Paris-Dakar ? Bref, on se modernise, mais rassurez-vous la ligne ne change pas.

Pour la petite histoire Sandford, à l'époque, l'importateur Morgan avait déjà adopté une suspension arrière à roues indépendantes ( 2 ou 3 modèles construits ) et plus près de nous, Norbert Mayoukou, membre du M.C.F, avait fait de même sur sa 4/4 y compris la triangulation à l'avant.

Dans le cadre de l'évolution constante de la qualité sachez qu'après avoir découvert que peindre les ailes avant de les monter l'usine a adopté les solutions suivantes :

- Les bois traités au cuprinol
- Toute la boulonnerie est en inox
- Les châssis sont galvanisés

Comme chez Rolls Royce, la modernité n'est acceptée qu'après avoir fait preuve de sa supériorité.



En 1924 ,le traditionnel PARIS NICE Motocycliste et Cyclecariste eut lieu du 21 au 29 FEVRIER.

PIERPONT garagiste et AGENT DE MORGAN à Montpellier fut chargé par DARMONT qui les construisait sous licence, de piloter l'unique machine engagée par l'Usine, pour la circonstance.

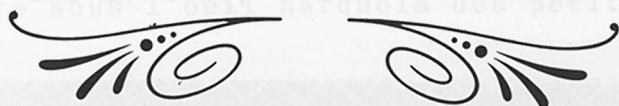
A cet effet, un moteur, spécialement préparé à COURBEVOIE lui fut expédié pour qu'il en effectue le montage sur un de ses propres chassis, pour qu'il en assure le rodage en "montant" à PARIS prendre le départ et en assure la mise au point définitive.

PIERPONT qui avait 23 ans, faisait équipe avec BOISSIER plus âgé que lui, mécanicien de l'impossible, souffre douleur, navigateur, industriel à MONTPELLIER dans le matériel chirurgical après avoir fait la guerre dans l'aviation de reconnaissance.

Au cours d'une séance de mise au point,BOISSIER fut victime d'une panne de distribution, consécutive à la rupture d'un basculeur; il entreprit immédiatement la fabrication d'un jeu de basculeurs avec les mêmes procédés et le même matériau que pour une pince de dentiste, monta le tout sur le moteur.

Arrivés à COURBEVOIE, l'équipage fit part à DARMONT de la panne et du remède, mais n'obtint

# UN PEL ER IN AGE



pas son accord et le Patron fit redémonter le moteur pour remonter des basculeurs soit disant spécialement fabriqués etc...

Après les opérations de contrôle et de pesage le départ eut lieu le 21 Février par un froid très vif, du Pont de Charenton vers SENS et AUXERRE, par des routes rendues glissantes par le neige gelée.

PIERPONT avait le N°95, ses concurrents étaient LEJEUNE sur B.N.C. BERARD sur B.N.C et ROUSSEAU sur A.X.A

Tout alla bien jusqu'à AVALLON ou, derechef un basculeur "usine" se brisa.

BOISSIER qui avait, par précaution, récupéré ses basculeurs "maison" entreprit sous la neige le démontage de la magnéto, du carter de distribution pour remettre ses basculeurs.

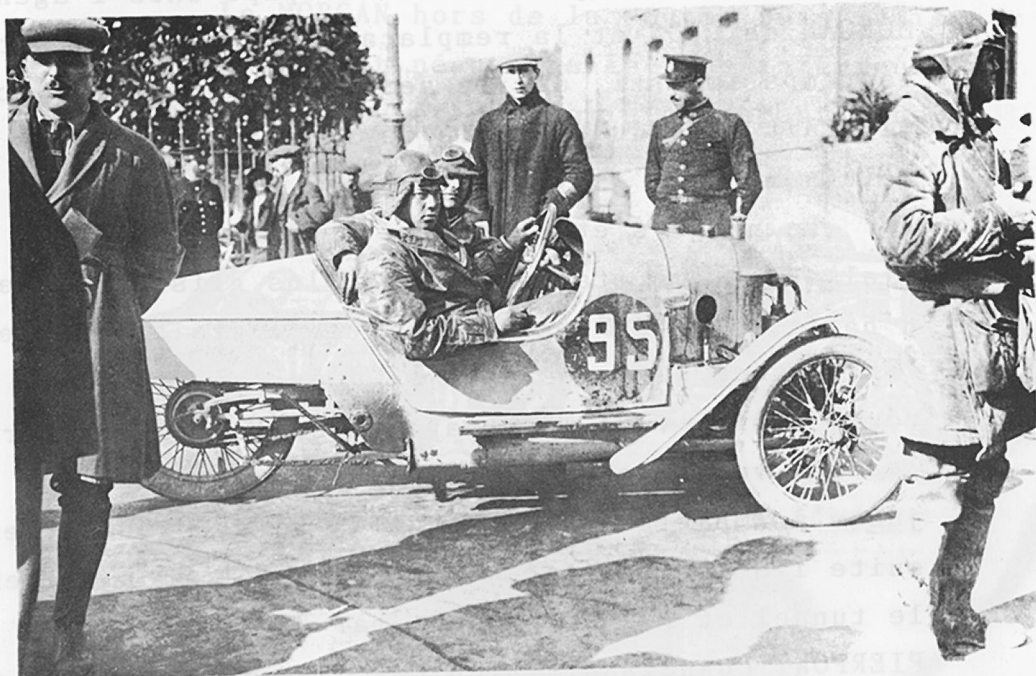
La moyenne imposée au Cyclecar était de 45Kmh ce qui était loin d'être une promenade de santé, si l'on veut bien imaginer l'état des routes non goudronnées de 1924 un matin de Février, sous la neige!!!!

Pendant que des gamins qui sortaient de l'école, s'attroupaient près du MORGAN ; PIERPONT faisait brûler des journeaux et tout ce qui lui passait sous la main, pour réchauffer les doigts de BOISSIER qui s'activait sur le moteur.

Dès celui-ci de nouveau en marche, ils s'élancèrent à la poursuite des concurrents qui taient déjà passés depuis longtemps.

La fin de l'étape, c'est à dire jusqu'à DIJON, fut couverte à près de 80 de moyenne, allure folle, PIERPONT en convenait quarante ans plus tard...





« Pierpont » à l'arrivée du Paris-Nice 1924

Ils rattrapèrent et dépassèrent la 40 CV RENAULT des officiels dans laquelle se trouvait un journaliste qui écrivit le lendemain dans L'AUTO : "PIERPONT qui mord le gant et tue le temps..."

L'équipage rentra au parc fermé dans les temps : La deuxième étape, le 22 Février se déroula entre DIJON et LYON sans trop de difficultés jusqu'à l'entrée de cette dernière où une soupape probablement trop sollicitée par les régimes moteur imposés la veille, cassa.

Il était trop tard pour la remplacer sur la route, et le N°95 rentra au parc fermé sur un cylindre sous l'oeil narquois des petits camarades.



BOISSIER se procura une soupape chez l'agent MORGAN de LYON et la remplaça le lendemain , sur le temps imparti, dès la sortie du parc fermé, car il était défendu de faire de l'assistance dans celui-ci.

La neige s'était remise à tomber, et les rails de trams étaient encore plus glissants que d'habitude, avec les trois roues c'était l'horreur, car tout ce que vous essayez d'éviter avec les roues avant, vous l'attrapez avec la roue arrière..

Un vent violent accompagna les concurrents jusqu'à AMBERIEU ,AIX LES BAINS puis CHAMBERY; ensuite ils remontèrent jusqu'aux ECHELLES passèrent le tunnel et redescendirent par une route que PIERPONT connaissait bien car il allait souvent en SUISSE, vers St. LAURENT DU PONT.

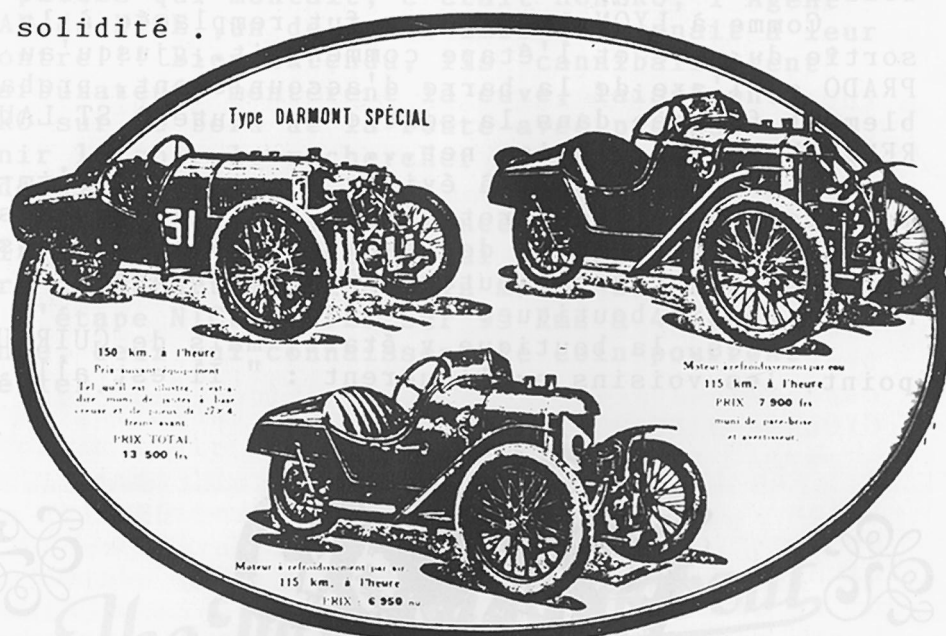
Après cette localité, un peu après l'endroit où s'élèvera plus tard le monument du CINQ SEPT de sinistre mémoire, il fallait prendre à gauche la route du col de PORTE en direction de GRENOBLE.

Il y a quelques années subsistait encore par endroits, la voie d'un petit chemin de fer local, qui en 1924 était en pleine activité, PIERPONT , chaque fois que nous passions là, me disait : " C'est là!!!" Car c'était là que le tortillard entreprit de traverser le plus légalement du monde, la route du MORGAN sauf que celui-ci arrivait aussi et que sur la neige ,avec un seul frein sur la roue arrière, il n'y avait qu'une solution possible : se jeter à droite dans le champ et sauter le fossé.





Le MORGAN hors de la route, puis remis sur celle-ci avait néanmoins le tube inférieur du châssis faussé et compromis gravement dans sa solidité .



BOISSIER réussit à regagner ST LAURENT DU PONT dans une automobile de passage ,où il put se procurer dans une usine, un fer en U avec des brides qu'il ramena par le même moyen à PIERPONT qui avait commencé le démontage, et ils consolidèrent le châssis avant de repartir, comme des fous, bien entendu, dans le Col de Porte et surtout, dans la descente sur GRENOBLE, où ils arrivèrent encore dans les délais.

Personne n'a jamais raconté les prouesses des mécaniciens des courses d'autrefois, partageant les affres de la conduite de leurs pilotes sans rien pouvoir faire,sauf avoir peur...

Le parcours de l'étape du lendemain dut être modifié car prévu par le Col de la Croix Haute , celui-ci était impraticable en raison des deux mètres de neige qui l'obstruait.

Les PARIS-NICE comme l'écrivait les journalistes, empruntèrent l'itinéraire de réserve par la vallée de l'Isère et du Rhône avec des routes qualifiées par tous les observateurs d'épouvantables.

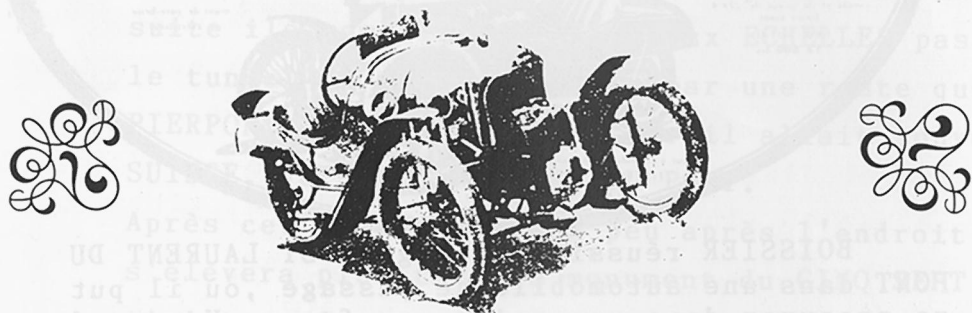


Peu avant ST ANTOINE à l'entrée de MARSEILLE une autre soupape cassa, la montée de l'Assassin fut cependant gravie sur un cylindre et le 95 , une fois de plus entra au parc fermé dans les délais.

Comme à LYON la soupape fut remplacée à la sortie du parc et l'étape commençait...jusqu'au PRADO où l'axe de la barre d'accouplement, probablement faussée dans la sortie de route à ST LAURENT DU PONT, se brisa net...

PIERPONT réussit à éviter l'accident, s'immobilisa au bord du trottoir, BOISSIER sauta dans un taxi ( sûrement un des premiers MATTEI ) et se fit conduire cours Lieutaud où GUIRAUD Agent MORGAN tenait boutique.

Certes, la boutique y était, mais de GUIRAUD point, les voisins expliquèrent : " Il est allé



"voir passer le PARIS-NICE "!!! A MARSEILLE même en 1924 ,une boutique fermée c'était le bec de cane qui avait été retiré, BOISSIER n'hésita pas il brisa un carreau, pénétra dans l'atelier , préleva sur un MORGAN qui s'y trouvait l'axe dont il avait besoin, griffonna un mot qu'il laissa sur l'établi, du genre : " C'est PIERPONT qui a pris l'axe." et rejoignit celui-ci pour réparer.

La course reprit, ni PIERPONT ni BOISSIER , ne pouvaient imaginer les ennuis que le client furieux et Huissier de surcroit, accumula sur le pauvre GUIRAUD à la suite du "prélèvement" ainsi opéré.!!!

Rejoindre le littoral, passer TOULON et FREJUS , le but n'était pas loin, juste l'Esterel à passer,PIERPONT connaissait le pays, il avait vécu une partie de son enfance à JUAN LES PINS ; dans la descente au moment de remettre les gazs, plus rien...la cuve du carburateur SOLEX s'était dévis-sée, ( un seul écrou central avait joué la fille de l'air !!! )

Même précautionneux, PIERPONT n'emportait pas un carburateur de rechange dans son outillage... cette fois c'était la fin...lorsqu'ils entendirent en plein désespoir, le bruit caractéristique d'un deux pattes qui montait, c'était AGNERO, l'Agent MORGAN de NICE ,un de leurs amis qui venait à leur rencontre!!! Bien entendu, ils "cannibalisèrent" le carburateur, montèrent la cuve, laissèrent AGNERO sur le bord de la route avec promesse de revenir le soir le rechercher et rejoignirent dans les délais.

AGNERO récupéré, l'ambiance du dîner fut parait-il assez chaude, ce qui ne les empêcha pas d'être au départ le lendemain matin 26 FEVRIER pour l'étape NICE SOSPEL sur 95 Kms à 45 de moyenne, ceux qui connaissent le coin pourront apprécier.

## *The Morgan Runabout*

MORGAN MOTOR CO. LTD.,  
MALVERN LINK, WORCESTERSHIRE.



Partis de NICE en complet veston, ils arrivèrent au sommet du Col de BRAUS sous une tempête de neige, les photos de l'arrivée ne manquent pas de piment, on croit voir les dents claquer!!!

L'aptitude des MORGAN en côte permit à PIERPONT de réaliser le meilleur temps des cyclecars et de remplir le contrat sans bavure cette fois

Le 29 FEVRIER après un repas bien gagné , avait lieu la dernière épreuve, le kilomètre lancé sur la promenade des Anglais.

PIERPONT réalisa encore le meilleur temps des Cyclecars devant les B.N.C et l'A.X.A.

Il pouvait alors expédier à COURBEVOIE le télégramme suivant: " ARRIVES SANS PENALISATION-MEILLEUR TEMPS CYCLECARS - MEDAILLE D'OR - ATTENDEZ NOTRE RETOUR POUR PUBLICITE. " car déjà le sponsoring existait et il fallait négocier le succès avec les bougies GILARDONI ,l'huile SPIDOLEINE , les amortisseurs ALFA etc...



Collées sur le livre des souvenirs, recueillies pieusement dans ses archives, figurent les coupures de Presse:

" Pour les gros cyclecars, le MORGAN de PIERPONT , fort bien piloté , renouvelle les exploits réalisés par son conducteur , avec la même monture , dans cette même épreuve ; l'un et l'autre se comprennent admirablement et constituent ce tout , homogène , capable de belles choses . " L'AUTO

" Le MORGAN de PIERPONT piloté de aamin de maître..." MOTO REVUE

" PIERPONT sur MORGAN renouvelle sa belle course de l'an apssé " LA REVUE MOTOCYLISTE

" Il y a PIERPONT qui sur MORGAN , après avoir eu moult ennuis , tel que perte de carburateur, perte d'une aile, chassis compromis, réussit cependant à assurer sa moyenne jusqu'au bout." CYCLECARS ET VOITURETTES

En 1972 , PIERPONT avait rejoint ses camarades ... MOREL , DHOME , SENECHAL , BENOIST pour des confrontations éternelles...J'avais vendu mon DARMONT pour acheter ne M.G TC il n'y avait plus ni de trois roues ni de MORGAN au garage , la honte m'envahit et l'absence me gênait...à la propriété de MONTPELLIER , dans le coin d'un hangar, depuis toujours ,subsistait un chassis , renforcé à l'avant, sans carrosserie ni moteur , c'était le chassis N°95!!! celui que l'équipage en dérision et par analogie avec les U BOAT de la marine allemande de 1917 avait baptisé l'U 95.

ALORS avec des pièces récupérées, un moteur acheté ,une carrosserie refaite, j'ai fabriqué l'U 95 de PARIS NICE 1924 et je l'ai mené sur tous les circuits de FRANCE et de NAVARRE , à MONTLHERY , au MANS , à MIRAMAS ,en BELGIQUE , en ALLEMAGNE et un jour à l'occasion d'un NEIGE et GLACE , je suis passé à ST LAURENT DU PONT là où cinquante ans auparavant le tortillard lui avait coupé la route...Je me suis arrêté, et longtemps , très ému , j'ai rêvé appuyé contre la carrosserie.

Guy BURNAT





# UN PEU D'HISTOIRE

## NAISSANCE D'UNE MORGAN +8

La naissance de cette enfant passait inaperçue devant les chambardements financiers de l'époque. Rover venait de racheter Alvis, développait les nouveaux modèles Range et 2000 V8 sans compter les prototypes à turbines. Approché fin 1966 par Leyland, Rover était finalement racheté en Mars 1967 avec les inévitables changements de politique que cela entraîne. Bien entendu, la fourniture de V8 à Morgan était remise en question et ne figurait plus dans les priorités. C'est pourquoi Morgan ne put dévoiler son nouveau modèle au salon de Londres 1967, ainsi qu'il l'avait espéré. L'incertitude quant à la livraison des moteurs l'en empêchait.

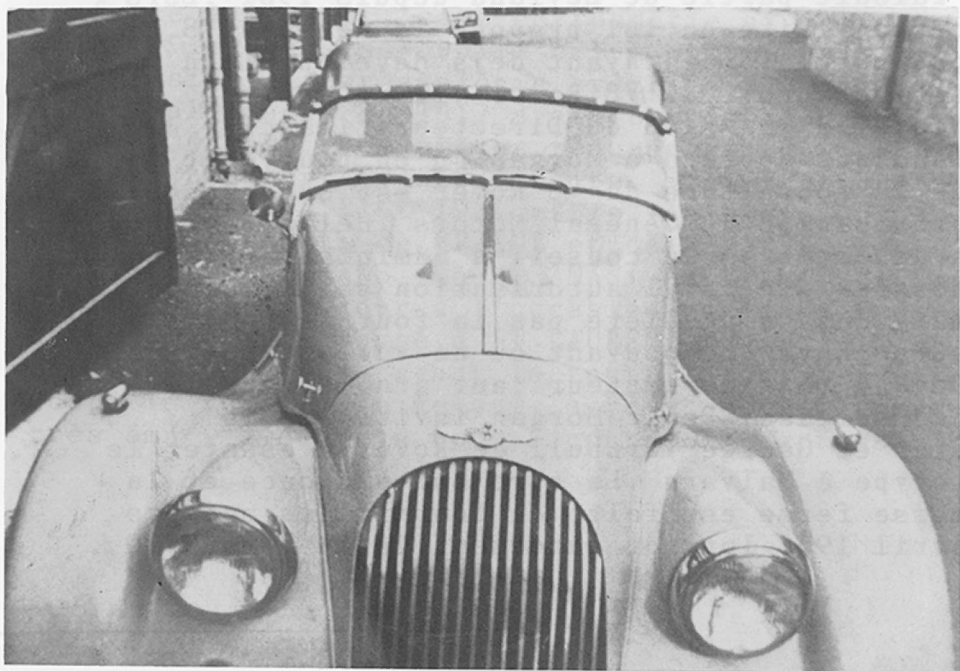
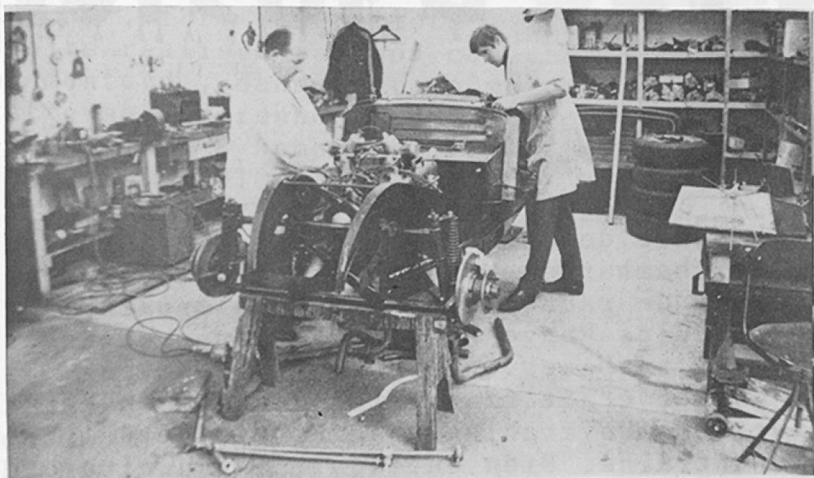
Peter Morgan fut alors invité par Harry Webster, Directeur technique de Standard Triumph qui faisait partie de Leyland depuis 1961. Lors de cette visite on lui propose le nouveau V8 conçu pour la Stag. Ayant déjà développé son prototype autour du V8 Rover, il refuse.

Nouvelle pression du Directeur financier de Leyland qui apprend à Morgan qu'en tout état de cause la fourniture du V8 Rover est subordonnée à l'autorisation de Général Motors. Hélas pour Rover l'un des membres du conseil d'administration de GM possède une +4, l'autorisation est accordée.

Mais cela n'accélère pas la fourniture des moteurs, Rover ne pouvant ou ne voulant pas.

Devant tant de lenteur, aux grands maux les grands remèdes, Peter Morgan invite Harris Webster et George Turnbull de Rover à essayer le prototype à Malvern. La cure est efficace et la promesse ferme est faite de fournir les moteurs en Avril 1968 lors du lancement de la Rover 3500.

---



Peter est ravi et engage immédiatement sous la direction de Maurice Owen les modifications nécessaires à la production du nouveau modèle. D'abord apporter correction aux défauts du prototype = meilleur freinage avec l'adoption d'un servo , plus grande capacité du réservoir d'essence, dessin de jantes en alliage, les jantes à rayons n'étant pas adaptées à la puissance de l'engin (NdA : je pense plutôt au prix de revient, car bon nombre de voitures plus puissantes et plus rapides étaient équipées de jantes à rayons à l'époque ) Enfin un circuit électrique révisé pour supporter l'alternateur, trois essuie-glaces, feux de détresse etc...

Toutes les modifications furent apportées sur deux modèles de pré-série. L'une chassis R7001, immatriculée MMC 11, qui fut la voiture personnelle de Peter, maintenant au Musée de Lyon'Park à Londres. La deuxième chassis R7002 immatriculée AB 16 fut vendue au gendre de Peter . Le prototype fut longtemps la voiture de Maurice Owen et se trouve maintenant aux U.S.A.

Satisfaits du résultat le nouveau modèle fut officiellement présenté à Earls Court en Octobre 1968 .

La +8 vivait enfin et vit bien puisqu'elle détient le record de longévité au catalogue Morgan

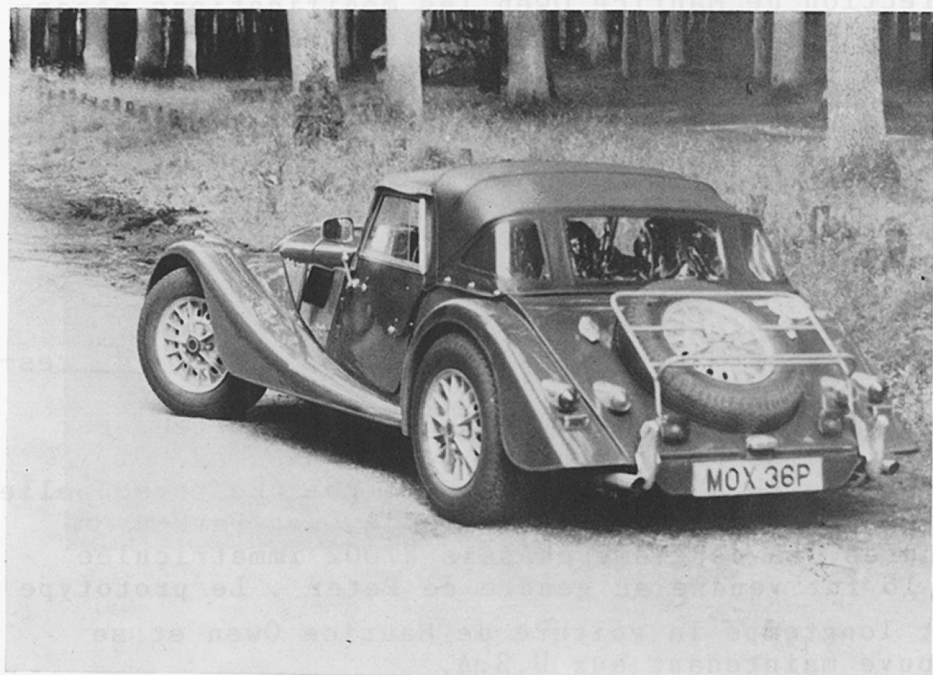
## NOTES

Le département recherche et développement de la Morgan Motor Company :

Il s'agit d'un petit bâtiment en brique rouge sur la droite de l'usine. A l'intérieur pas d'ordinateur, pas d'appareils de mesures sophistiqués c'est votre garage par la taille, quelques éta-gères, un établi, des outils et une Morgan désos-sée. Personnel :Trois personnes plus Maurice Owen.



puissance du V8 due aux règles antipollution  
éditées par la CEE ( on passait de 166 à 143 CH)





Le prix du développement de la +8 :

14 000 livres sterling pour le prototype

40 000 livres sterling pour la mise en place  
de la série

Soit à l'époque un amortissement prévu avec la  
vente de 50 +8 .

Prix en France de la +8 à l'époque :

Mise au catalogue TTC à 23 900 FF . A titre de  
comparaison une Fiat 500 6 000 FF, une 404 Peugeot  
11 900 FF, une DS 19 17 000 FF et une Porsche  
911 45 000 FF.



## EVOLUTION DES +8

OCTOBRE 1968 - lancement

1973 - Disparition de la boîte MOSS  
au profit de la Rover 4 vitesses.

1976 - Caisse élargie et plus basse, nou-  
veau tableau de bord, nouvelles  
jantes. Boîte Rover 5 vitesses.

1986 - Retouche de carrosserie, apparition  
du Rover V8 à injection . Retour  
aux jantes d'avant 1976 mais en  
14 pouces et mieux finies.



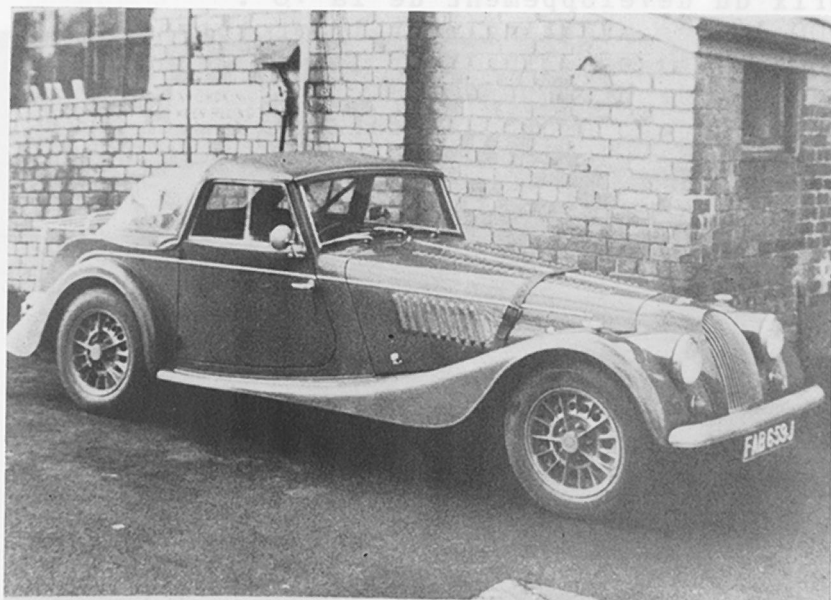
## QUELQUES +8 EXTRAORDINAIRES MAIS CONSTRUITES PAR

L'USINE :

+8 SPORT LIGHTWEIGHT:

Produites à 19 exemplaires d'Octobre 1975 à  
Janvier 1977.

Carrosserie entièrement en aluminium avec jantes  
de 14 pouces. Le gain de poids et le meilleur  
rapport obtenu avec les jantes, servaient aux  
amateurs de compétition à compenser la perte de  
puissance du V8 due aux règles antipollution  
édictees par la CEE ( on passait de 166 à 143 CH)



Unique Plus-8: Jane Morgan's automatic drophead coupe.



**+8 QUATRE PLACES :**

Une seule construite en 1972 à la demande d'un des distributeurs anglais.

**+8 DROPHEAD COUPE BOITE AUTOMATIQUE :**

Une seule construite en 1971 pour la première épouse de Peter Morgan. Appartenent toujours à l'usine, c'est une voiture de société!

**+8 ETATS-UNIS :**

En dehors des modifications apportées aux parechocs feux divers, ceintures de sécurité etc... le moteur est alimenté par un turbo qui souffle un mélange propane-butane. Le réservoir est porté à 80 litres et le poids à 971 Kgs pour une puissance de 155 CH.

Actuellement le poids des +8 Europe est de 830 Kgs pour 200 CH .

**PRODUCTION TOUS MODELES AU 30 JUIN 1989 :**

3211 depuis Octobre 1968

1700 environ exportées dont 200 aux U.S.A

**BIBLIOGRAPHIE ET REFERENCES :**

Illustrated Morgan Buyers Guide de Ken Hill  
Motorbooks International 1989

Morgan : The Last Survivor. Chris Harvey  
Oxford Illustrated Press 1987.

Morgan Plus 8 Graham Robson Osprey 1986



# répertoire

Pour ceux qui aiment les chiffres.

## Plus 8 boîte MOSS

Construites de 1968 à Mai 1972

Chassis R7000 à R7474 plus R7476, 7477, 7479, 7481, 7486, 7489, 7492, et 7494

cylindrée 3528CC

Taux de compression 10,5 à 1

Carburateur : SU HS6

Puissance : 151 CH DIN à 5200 t/mn

Couple : 29,9 mkg à 2750 t/mn

Boîte : Moss 4 vitesses, synchro sur 2.3.4.

Pont : Salisbury 7 HA rapport 3.58 à 1

Jantes : 15. pouces . Pneus 185 VR 15

## DIMENSIONS

Voie avant 1245 mm

Voie arrière 1295 mm      Poids : 862 Kgs

Largeur 1448mm

## PLUS 8 BOITE ROVER 4 VITESSES

Construites de Mai 1972 à Janvier 1977

Chassis R7475, 7478, 7482-85, 7487-88, 7490-91  
7493, 7495 à 8186 sauf 8151

cylindrée : 3528CC

Taux de compression : 9,35 à 1 à partir de Déc.73

Carburateur : SU H1F6

Puissance : 143 CH DIN à 5000 t/mn

Couple : 29,9 mkg à 2700 t/mn

Boîte : Rover 4 vitesses toutes synchronisées

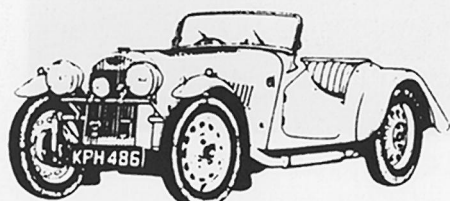
Pont : 3,58 à 1 puis 3,31 à 1 à partir de R7659

DIMENSIONS à partir de 7659 sauf 7661

Voie avant 1295 Mm

Voie arrière 1321 Mm      Poids 855 Kgs

Largeur 1524 Mm





## PLUS 8 BOITE ROVER 5 VITESSES CARBURATEURS

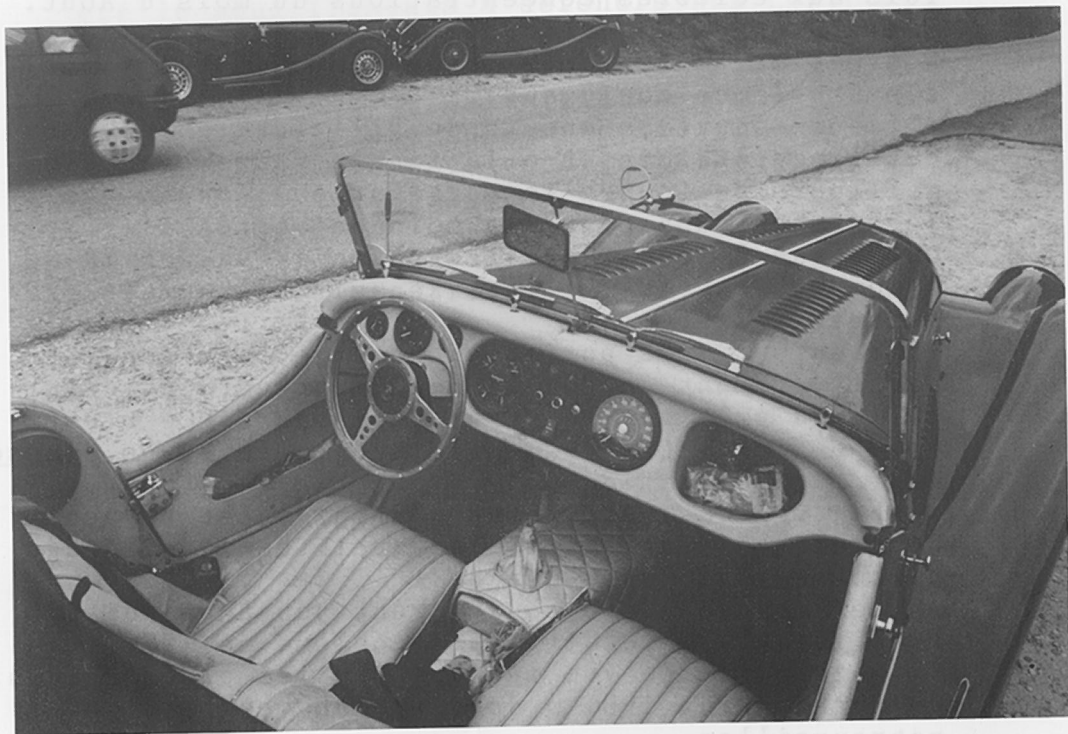
Construites de Janvier 1977 à 1986  
Chassis R8151 et R8200 à non répertoriée  
cylindrée 3528cc  
Taux de compression 9,35 à 1  
Puissance : 155 CH DIN à 5250 t/mn  
Couple : 26,9 mkg à 2500 t/mn  
Carburateur : SU H1F6 puis TROMBERG  
Boîte : Rover BL 5 vitesses toutes synchronisées  
Jantes : 14 pouces Pneus 195/70 VR 14  
à partir de R9067 jantes 15 pouces avec  
Pirelli P6 205/60 VR 15

### DIMENSIONS

Voie avant 1321 mm  
Voie arrière 1346 mm Poids 828 kg  
Largeur 1524 mm

## PLUS 8 ROVER 5 VITESSES INJECTION

Construites depuis 1983  
Chassis non répertorié  
Cylindrée 3528CC  
Taux de compression : 9,35 à 1  
Injection Lucas  
Puissance : 190 CV DIN à 5280 t/mn  
Jantes 15 pouces Pneus 205 VR 15





## NÜRBURGRING 89 , LES RETROUVAILLES

Je n'étais pas retourné courir au Nürburgring depuis l'été 1977 où je participais pour la 3ème fois aux célèbres concentrations du mois d'Août.

Il faut dire que couper les vacances en deux pour aller faire vroom vroom commençait à poser des problèmes conjugaux.

Je me souviens encore de Bill Tuek et de Gary Caroline participant à la finale rassemblant les meilleurs de toutes les catégories ; on en avait le frisson dans toute la colonne vertébrale. Voir un Morgan 3 roues rivaliser avec la Jaguar XK120 à compression de Philippe Renault ne pouvait pas laisser indifférent.

Bien sûr, les puristes, dont je fais souvent partie, feront un peu la moue en regardant d'un peu plus près ces monstres rugissants. Ce n'est pas pour rien que les Anglais ont prévu une classe baptisée " modified " !

En tous cas, si l'état d'origine est un peu douteux, on peut saluer les qualités de pilotage de nos amis d'Outre Manche.

Les courses de 3 roues ayant peu à peu disparues, avant de renaître à Angoulême en 1987, j'avais perdu de vue les British les plus rapides. Le Nürburgring 1989 a donc été un week-end de retrouvailles.

Nous étions invités par le Morgan Club Allemand qui alignait une écurie de +8 particulièrement affûtées. Au 4 membres du Three Wheeler anglais dont un membre avait la double appartenance avec le Morgan Club de France, s'étaient évidemment joints 6 membres de la section allemande du même Three Wheeler Morgan Club.

Nous étions en tout 40 concurrents sur le plateau Morgan parmi l'ensemble de 500 pilotes participant à cet Old Timer Festival.

Le record de tous a donc été obtenu, pour les Morgan par Maurice Bermater venu de Suisse avec son modèle d'usine MC4 2'02 pour 4,542 Kms ceci fait la bagatelle de 131,86 Kms/H de moyenne. Bill Tuer le plus rapide des 3 roues a bouclé le meilleur tour en 2'19 , ce qui fait 117,63 Kms/H de moyenne, pas mal!

Votre serviteur avec son modeste F2 à moteur 4 cylindres Ford a tourné en 3'43 soit 73,32Km/H de moyenne, on fait ce qu'on peut!

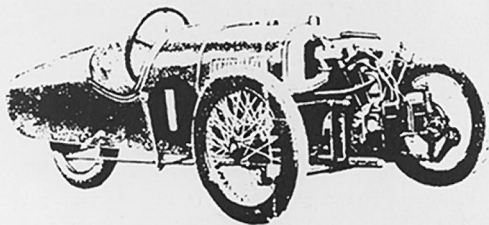
Quant à Charles Morgan après un bon départ à 2'48 , avec un superbe SuperSport à moteur Jap, il a malheureusement cassé!

Je pourrai citer tous les autres, mais la litanie serait longue.

Je n'ai regretté qu'une chose, c'est d'avoir été le seul français à défendre nos couleurs.

En tous cas, Agathe, ma fille qui va avoir 15 ans, est de plus en plus enthousiasmée par les productions de Malvern et n'a qu'une idée en tête: s'offrir une Morgan +8 dès qu'elle en aura les moyens. Elle peut encore attendre quelques années et bien terminer ses études .

Bertrand MOUTARD-MARTIN









Un mois après l'agréable week-end ardennais dû à Bertrand MOUTARD MARTIN, nous nous sommes retrouvés un petit peu plus à l'est, aux confins de l'Allemagne, du Luxembourg et de la France.

Nous répondions ainsi à l'appel de l'ami Felix NEBAUER dont la dernière page du news N°46 s'était succinctement fait écho.

"Nous", c'étaient: Patrick PELLAUX toujours présent quand il y a du pneu à raper, Christian BEST lui aussi toujours prêt, et votre serviteur pour peu qu'il dispose de sa voiture. Mon moteur étant toujours en petits morceaux chez le rectifieur, ce n'était hélas pas le cas et j'étais contraint de partir en assistance avec une voiture étanche...

Regroupement vendredi 30 Juin sur l'autoroute de l'est, et cap sur la frontière allemande; franchie à peine trois heures plus tard sans panne ni radar.

Là, un plan qui nous avait été adressé avec la convocation nous menait à coup sûr (?) vers le lieu de regroupement: une immense tente au milieu d'un champ bordé de huit mats, le tout en haut d'une



colline ventée et ensoleillée.

Au contrôle d'arrivée, Felix et son épouse accueillaient gentiment les participants; à chacun étaient remis: -plaque de rallye, -N° de course, -un dossier contenant la liste des participants, une carte de la région, sa réservation d'hôtel (avec plan d'accès) et un petit badge à son prénom.

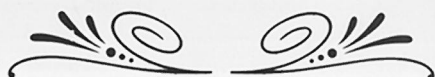
Chaque voiture était contrôlée afin de s'assurer qu'elle pouvait courir sans danger, et de déterminer sa catégorie de compétition.

Avec Patrick et Christian, nous étions vivement impressionnés, d'une part par le niveau de l'organisation, d'autre part par le nombre de voitures présentes et la grande diversité de leurs provenances. Des allemands faisant gronder leurs V8, dont certains



paraissaient sérieusement affutés. (Les V8, pas les allemands) Des hollandais, des belges, des luxembourgeois, des suisses, deux italiens en V8 et +4, un irlandais, nous autres petits français, et bien sur une colonie d'anglais dont un en +4 super sport et deux dans d'anciens fiat rad dont les pneus et les carbus dépassaient largement de la carrosserie. A première vue, ce n'étaient pas les pieds lourds qui manquaient...

Le soir venu, tout ce joli monde s'est retrouvé au pied des mats pour entendre les hymnes nationaux de chaque pays représenté pendant que s'élevait le drapeau concerné. La fanfare municipale de Perl



n'a pas fait une fausse note et nous étions de plus en plus impressionnés. Après cela, tout le monde s'est installé sous la tente, où se trouvaient table et estrade, pour déguster un cochon grillé tandis que le bourgmestre de Perl, puis le maire de Apach y allaient de leur petit discours; encadrés des prestations musicales de la fanfare précédemment citée, et de la musique tonitruante d'un régiment de paras français voisins qui avaient pacifiquement franchi la frontière.

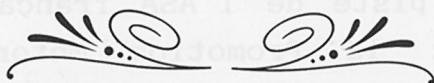
Un souci d'exactitude m'oblige à dire que la consommation de bière et de vin de la Moselle avaient commencé dès le contrôle aux environs de 17H.

Une dernière virée dans l'auberge proche de l'hôtel, puis dodo, car la journée du lendemain s'annonçait grandiose.



Apach, samedi 9H. Ce petit village français frontalier résonne du son des V8 allemands aux échappements aussi libres que la vitesse dans ce pays de rêve. Pendant ce temps, les anglais démontent leurs roues de secours pour alléger... Les autres prennent des photos et les français sont tout heureux: leur contingent vient de s'augmenter d'un coup de 33,33% avec l'arrivée nocturne de Michel BRAUN et Mme, déjà vus au MOG où nous avons eu l'occasion de leur parler de ce meeting. Bienvenue donc, et passons aux choses sérieuses...

Ne courant pas faute de voiture, je vais me



poster dans le virage qui me paraît être le plus intéressant d'une montée comportant trois épingles et quelques grandes courbes plus ou moins masquées, le tout en environ 1800M avec une pente relativement forte, surtout au début.

Première montée en caravane derrière la voiture du directeur de course, sans casque et le coude à la portière. Puis montée d'essai en conditions de course, mais non chronométrée. Les V8 sont très impressionnants par leur vitesse d'arrivée sur le virage, et la plupart se mettent en travers en sortie pour cause de cavalerie plus ou moins bien maîtrisée. Mais ce n'est manifestement pas à la portée de tout le monde. Les flat rad anglais nous gratifient de passages d'enfer avec freinages en glissade des quatre roues et sortie sans lever le pied deux roues dans le gazon. D'autres montent sans prendre de risque inutile, sans parler de ce +4 DHC de 1948 dont le pilote saluait les spectateurs d'une main

et conduisait de l'autre. Tout se passait très bien jusqu'à ce que surgisse le N°69, un +8 allemand, à une vitesse à laquelle il ne pourrait manifestement pas tourner. Surpris par le virage, son pilote donna un coup de volant en montant sur les freins. Roues avant bloquées, le bel engin tira droit, sauta le fossé et tapa le talus suffisamment fort pour que le radiateur éclate et que la roue AVG recule de 30cm. Sans mal pour le conducteur qui était attaché.

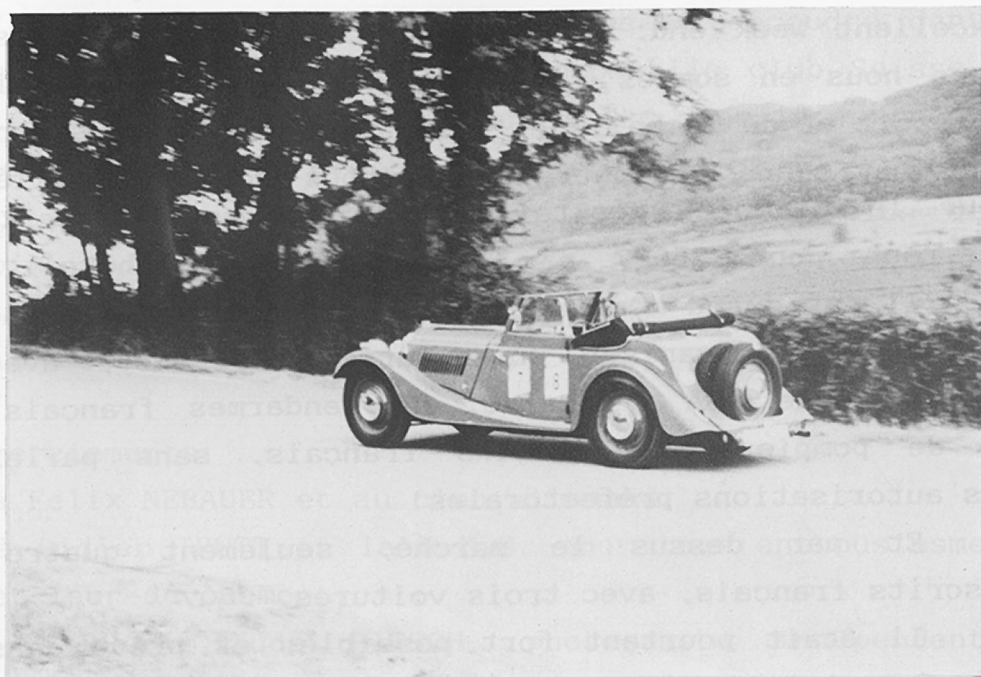
Quelle émotion! et quelle désolation de voir cette auto pliée. Grace à l'efficacité de comissaires de piste de l'ASA française coorganisatrice du meeting: la Promotion Motorisée Sportive, la piste était vite dégagée, et les essais reprenaient pour se terminer sans autre casse.

Après la pause casse croute de midi, l'après midi se passait à profiter des deux montées de course, dominées par un +8 gonflé à plus ou moins 300CH. Tout le monde se regroupant ensuite au parc fermé pour y aller de son commentaire tandis que Patrick emmenait un adjudant de gendarmerie pour une montée cheveux au vent.

Le soir, chacun était sur son 31 pour un diner remise des prix dans une excellente hostellerie de Sierck les bains. Patrick avait sauvé l'honneur des français en faisant le 5ème temps des +8i, autrement, allemands et anglais rafflaient tout.

Après une courte nuit de repos, tous ceux qui le souhaitent pouvaient participer à une ballade à travers la ligne Maginot.

Retour, enfin, en ordre dispersé, au gré des fantaisies et nécessités de chacun.



En conclusion, nous avons vraiment passé un excellent week end; nous y avons retrouvé des amis, nous nous en sommes fait d'autres, nous avons fait du sport et de la ballade, nous avons diné joyeusement dans un cadre champêtre, nous nous sommes habillés pour le diner - cocktail de la remise des prix. Le tout pour 350FF par personne plus l'hotel...

Il est quand même paradoxal que le club allemand parvienne à organiser une course en France, avec l'aide d'une ASA française, de gendarmes français, et de pompiers et médecins français, sans parler des autorisations préfectorales!

Et par dessus le marché, seulement quatre inscrits français, avec trois voitures.

Il était pourtant fort possible, et prévu dans le formulaire d'inscription, de participer sans courir. Au cours de ce week end, chacun pouvait trouver au moins une partie de l'activité qui lui convienne. Et si on était vraiment allergique à l'ambiance de la course, rien n'empêchait d'aller visiter les vignobles voisins le samedi.

Qu'est ce qui peut bien faire bouger les membres du club français?

On se trouve toujours des tas d'excuses, comme on en trouve pour le soir de l'assemblée générale. Personnellement, je trouve que 200F de cotisation pour recevoir 3 ou 4 news par an, et puis c'est tout, ça fait un peu cher!

Je suis très attaché au club, où j'ai des très bons copains; mais s'il n'y avait que le cadre du club pour les voir...

Pour l'automne, nous avons commencé à évoquer une petite sortie sur le circuit de Dijon Prénois,



histoire de retrouver quelques amis rencontrés en Allemagne, et de voir les VECistes en découdre dans les courses organisées par l'automobile club Suisse.

Avis aux amateurs, on fera 600km dans la journée, il ne fera pas forcément chaud et sec, et ma voiture sera en rodage. Et pour être sûrs d'avoir plus de trois voitures, on fera signe à quelques copains du T.R. club...

#### Remerciements:

- à Felix NEBAUER et au club allemand.
- à Didier TRUTT et la P.M.S. pour leur enthousiasme et leur dévouement.
- à Jean Claude PITSCH, photographe indépendant qui nous a offert les clichés qui illustrent cet article.



# MOG



## sud-est

### SORTIE MORGAN SANS MORGAN

Tel était le mot d'ordre pour la 24ème sortie du Morgan Club de France région Sud-Est.

Vous allez dire quelle drôle d'idée!

Mais l'idée avait été lancée par Wiramus et trouvait un très bon écho auprès du Délégué Régional qui a toujours avoué sa passion pour la Voiture Sportive en général.

C'était l'occasion d'apprécier d'autres véhicules.

Ceux qui ne possédaient qu'une Morgan ( les paûvres ) ou ceux dont seule la Morgan fonctionnait (il paraît que ça arrive) sont donc venus avec.

C'était le cas de Daniel Maron (4/4 4 places) Robert Reyre (+4 4places ) Gérard Eddaïkra (4/4 2places ) André Loichemol (+8) et Patrice Louche (+4 DHC)

Par contre on pouvait admirer une Porsche 928S (Jean-Claude Deleyrolles) une Austin 850 de 1962 ex Maurice Trintignant (Philippe Avon) une Berlinette Alpine 1600 SC (Maurice Louche ) une resplendissante Ferrari Testa Rossa (Jena-Marie Wiramus ) une M.G.C d'un ami du Club et un Command Car Chevrolet de la campagne de Lybie (Guy Burnat).

Ecclectique non?

Sur l'initiative de Guy Burnat, le convoi fit sa petite promenade jusqu'au Pont du Gard après avoir effectué une halte pique-nique chez de charmantes personnes propriétaires d'une cave vinicole.



Si la Ferrari fit tourner ses 12 cylindres, l'alpine son compte-tours, le Command car sa mitrailleuse et la Porsche...ses roues,excusez-moi,je manque d'inspiration! les Morgan firent elles tourner les têtes ;;;comme toujours.

MORGAN , MORGAN, vous êtes les plus belles. Bien que...

### RECORD BATTU

Seize membres présents au volant de 13 Morgan une Austin-Healey, une stimula- de la Chapelle-Bugatti et une...Golf GTI ( peuchère,il cherche désespérément la voiture de ses rêves) à la 25ème sortie Sud-Est du 22 Octobre 89. Beau score non!?

Merci Messieurs et Mesdames, AUDRY BURNAT CARO COUMES DELGADO EDDAIKRA GIORSETTI HABIB ISIRDI MARON MITAUX-MAUROUARD PIROT RAPALLINO REYRE et WIRAMUS d'être venus.

Sans vous ,mes sorties seraient incolores insipides et sans avenir.

Un temps fantastique, une route merveilleuse une ambiance chaleureuse, un repas honnête et une passion commune. Telle est la recette pour une chouette journée qui fait oublier les soucis de la vie.

"Morgan,Morgan,Morgan les mots clefs qui embau-ment nore coeur.

Ils parait que certains disent "Ferrari,Ferrari Ferrari", " Porsche,Porsche,Porsche","Alpine, Alpine ,Alpine" ou même "Daf,Daf,Daf" et qu'ils ressentent la même joie.

Curieux! En fait, je crois qu'ils ne sont pas sincères, qu'ils croient avoir trouvé le bonheur mais le leur n'est pas le vrai.

Nous, nous tenons la vérité.

Mais ne le leur dites pas, ils ne vous croiraient pas. Du moins s'ils ne possèdent pas encore de Morgan c'est qu'ils ne la méritent pas.

Ou alors c'est qu'ils manquent d'éducation.

Maurice Louche .



# MOG

MOG 12,13,14 ET 15 MAI 1989 EN R.F.A

Départ 15 h du Petit Laugier! bagages sur les voitures, casques et lunettes sur les têtes (Jean-François a déjà pris un coup de soleil) applaudissements à notre départ de Paris. Voitures nickel. Autoroute du Nord fluide. Les mouches commencent à copuler sur les pare brise. En un rien de temps la Belgique. Apposition de "F" à l'arrière des voitures. Direction Liège. Quelques bouchons sur la route, un camion belge ayant dû perdre une partie de son chargement. Arrivée à Monchau ravissant village allemand découvert par J.François et Rita sur leur guide vert "écologiquement vôtre". Quelques photos dans le fameux parc ( le parc Monchau vaut le détour)

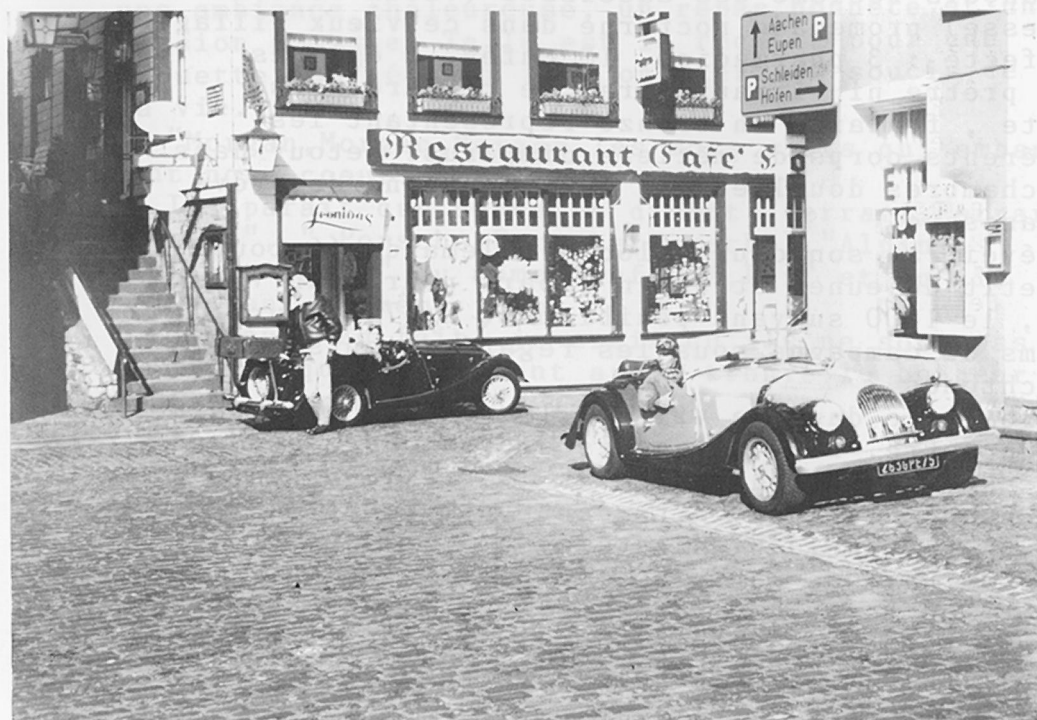
Soirée choucroute chez les "gay" du village. J.François réclame des saucisses (vieux rêve de jeunesse) promenade nocturne dans ce vieux village désaffecté : 3 pharmacies, 18 cafés, 2 églises sans prêtre ni vitraux, fraîche rivière sans truite , fontaine en bronze représentant les différents corps de métiers disparus. Retour dans les chambres douillettes. Nuit montagnarde, rêve morganesque.

Réveil au son d'une cloche allemande (6 coups)

Petit déjeuner et enfin départ pour Bonn V8 en tête, le 1600 suivant péniblement à 4750 tours 80 Kms de campagne sous les regards rieurs des autochtones.

Promenade dans la ville à la recherche du point de rencontre. Les villageois aidant, nous découvrons un lieu paradisiaque et le Président du Deutchland Club nous attendant patiemment, car le rallye était déjà bien entamé.

Brève halte à notre hôtel, émerveillement devant son bar, sa piscine et le prix des chambres Calcul rapide avec comme base le fameux TT allemand: 1 FFR X 3,4116. Bonjour la ruine!



# MOG

Brûlons les étapes et rejoignons le gros de la troupe, une cinquantaine de voitures toutes plus belles les unes que les autres.

Questionnaire vierge et carte en mains, nous suivons un petit groupe d'intellectuels. Course dans la campagne verdoyante, brèves haltes-concours-questions-Marseillaise avant chaque épreuve devant 300 participants: 300 allemands

5 belges

4 français

3 anglais

Un excellent début pour le prochain Mog européen!

Retour dans la soirée à l'hôtel. Douche, crème solaire pour calmer les " feux nez-ssants ", et en route pour le dîner-remise-des-coupes.

Dîner sans remarque particulière sauf que la boisson était en sus et que cela a failli nous coûter fort cher.

Fuite vers l'hôtel avant le sempiternel tralalaboumdié national. Nuit sans rien après cette soirée un peu décevante.

Réveil à 9h. Petit déjeuner pantagruélique, fromage, omelette, divers petits pains et yaourts pour J.François histoire de lui faire passer le goût amer du champagne.

Gros nuages sur Bonn, proposition de J.F : Promenons-nous dans la ville. Soit, maison de Ludwig, rues piétonnes, magasins clos. Pluie soudaine, retour sous les daies des boutiques. Par chance, le ciel redevient bleu, le soleil présent et les pelouses exemptes de papiers gras. Petite balade dans les faubourgs de Bonn pour des retrouvailles " rayonnantes " : chromées, peintes, Rudjes etc...

Puis le grand jeu du jour GIM CANNA Super sérieux, moteurs poussés à fond. Incendie d'une +8 sur fond de parking autoroutier, images que je ne manquerai pas de conter à notre ami Pellaux grand amateur d'usure de freins à disques.

Sans grand intérêt si pas participer, hors de question vue le niveau

Repartons vers Bonn. Rendez-vous avec une amie de Rita pour une visite à travers les faubourgs. Délire quasiment sexuel de la part de J.François pour la visite du bunker du polite bureau à l'image de la mentalité germanique: carré, sombre sans fioriture ni hospitalité. Déçus. Retour à l'hôtel pour un changement vestimentaire et en route pour le château- la fête- super-arrosé Pommery (cette fois à l'oeil) Grand truc Deutch Mog. Les allemands gagnant d'un côté, les anglais, les belges, les français de l'autre. Remise de la coupe Peter Morgan (un 4/4 moteur poussé en lice avec des+8 là pas bien compris!) Changement de direction de la part du D.C.M un barbu contre un imberbe.

Vivement Paris et ses nids de poule, sa joie de vivre et ses menues boissons comprise.

Nurburg, son circuit, le Luxembourg ses serveuses portugaises, enfin nous rentrons chez nous capitale européenne de la joie de vivre.

Séparation du +8 et du 4/4 Porte de Clichy

Pour conclure, une merveilleuse aventure à deux voitures et quatre amis

Hubert REGNAULT.

# A NOTER SUR AÇENDA!

come to  
**VLAMMOG 90**

**MAY 26th & 27th 1990**  
**ANTWERP**

**more info:** HEDWIG RODYNS

FRED. PELTZERSTRAAT 69

2500 LIER BELGIUM

TEL:03.489.06.36. FAX:03.480.07.10





# bonnes adresses

## CHANGEMENT DE NUMERO DE TELEPHONE

Garage Albert et fils S.P.R.L  
Anc. ets STAMMET  
Jean et Annie STAMMET  
84 -86 rue Osseghemsrtaat  
1080 BRUXELLES  
téléphone 2 410 64 43.

# A

# L'HONNEUR

Le 3 avril 1989 SUR L'AERODROME de MELUN VILLAROCHE s'est déroulé une émouvante cérémonie présidée par Mr Serge DASSAULT à la mémoire de KOSTIA ROZANOFF le célèbre pilote d'essais disparu le 3 Avril 1954 aux commandes du MYSTERE IV.

Associé aux louanges concernant les exceptionnelles compétences de KOSTIA ROZANOFF et à la droite de Serge DASSAULT se trouvait le pilote d'essais actuel du RAFALE qui n'est autre que Guy MITAUX-MAUROUARD.

Notre Club est très fier de compter parmi ses membres un aviateur aussi célèbre que modeste car si un d'entre nous n'avait pas lu la relation de cet évènement dans la revue ICARE, nous n'en aurions jamais été informés.

Maurice Louche.

Tél. : 45 74 82 80

Si vous êtes intéressé par des antiquités se rapportant au golf et en particulier des dessins humoristiques parus dans la presse londonienne dans les années 1920 à 1930 VOICI une bonne adresse à Londres ou Berlin vous pourrez vous présenter à Sean ARNOLD de la part de votre Président Jacqueline Frot c'est un homme charmant vous serez bien reçu

## SEAN ARNOLD

GOLF & POLO ANTIQUES

Seán Arnold

BallymacAndrew  
Ardfert  
Co. Kerry  
Eire  
Tel. 066-33104

Head Office & Gallery:  
Grays Antique Market  
58 Davies Street  
London W1Y 1AR  
United Kingdom  
Tel. 01-409 7358  
Fax. 01-493 9344

Motzener Straße 5  
D-1000 Berlin 48  
West-Germany  
Tel. 030-721 80 21  
Fax. 030-72 70 30



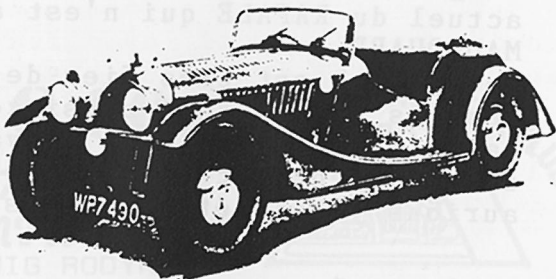
*John H. Morgan*

## New Morgan Car

*Interesting Design of a Four-wheel High-performance Open Two-seater by Makers of a Famous Three-wheeler*

INDEPENDENT front wheel springing and a very attractive appearance are features of a new car which is being placed upon the market by The Morgan Motor Company, of Malvern, well known for many years as the makers of the redoubtable Morgan three-wheeler. The new car bears little resemblance to the latter, however, for it is a four-cylinder four-speed four-wheeler. Named the Morgan "4.4" and priced complete at £130, the vehicle is a two-seater of the sports type, and, being fitted with an engine of 1,122 c.c. developing 34 brake horse-power, it should possess a lively road performance, for the total weight is 1,300 cwt.

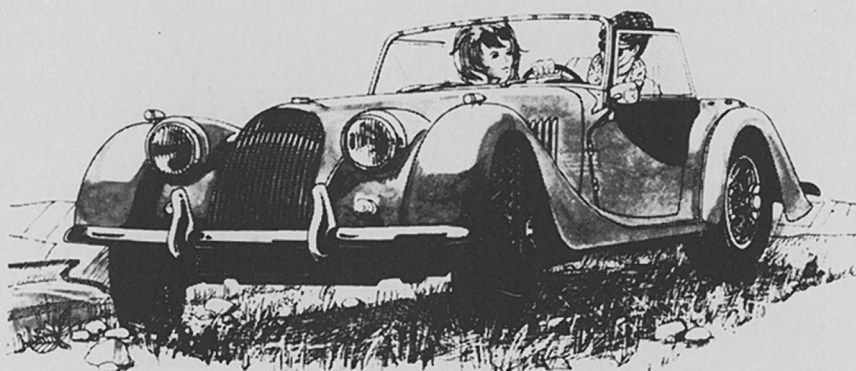
There are several interesting features in the design, but without doubt the first point to take the eye is the appearance. The Morgan is unusually low in build, and, having a wheelbase of 7ft. 5in., looks long and graceful. As will be seen from the illustrations, it is of



TEL: 03. 495 08. 35. FAX: 03. 490. 07. 10

# JACQUES SAVOYE

*vous souhaite  
un excellent week-end*



**Importateur exclusif MORGAN  
depuis 36 ans**

**237, Bd Péreire - Paris 17<sup>e</sup>  
Tél. : 45 74 82 80**

# COTISATIONS 1989

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 / Jacqueline FROT Président  
20, rue Daguerre 75014 PARIS

La cotisation de base annuelle est fixée à : ..... 200 F

Supplément facultatif pour abonnement à  
"MISCELLANY" (bulletin de la section anglaise) ..... 210 F

Bulletin à découper et à retourner avec votre chèque.

---

MORGAN CLUB DE FRANCE



## BULLETIN D'ADHESION 1989

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