morgan club france



AVRIL 1991

news n°53

c/o C. KACHELMANN 23, avenue Jean Moulin 75014 PARIS

1. ENSEMBLES

1.01	Badge Français	250 F
1.04	Insigne en fil ailes Morgan	150 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
1.10	Sweat-shirt	200 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 :	
	Homme 18 × 100	200 F
	Femme 70 × 70 soie	210 F
3.04	Emblème français de boutonnière	50 F
3.05	Emblème anglais de boutonnière	50 F
3.06	Cravate bleue avec emblème Morgan	120 F

BUREAU DU CLUB

- Président d'honneur	C. KACHELMANN
- Président	J. FROT
- Secrétaire	L. RINGO
- Membres	J. Ch. FROT
	J.F. FROT
	G. GOFFIN
	B. CHEVALIER

DELEGUES REGIONAUX

- Paris Ile de France	M. NOËL D. THEPENNIER
- Pays de Loire	D. HALLAWELL
- Sud-Est	M. LOUCHE
- Sud-Ouest-Pyrénées	J.P. RIVALS
- Béarn	M. CHARPENTIER
- Région Lyonnaise	J.P. DOMENJOUD
- Champagne-Ardennes	B. MOUTARD-MARTIN

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. DOMENJOUD
38, place des Promenades
42300 ROANNE

B. MOUTARD-MARTIN
1, rue Victor Hugo
08700 NOUZONVILLE

M. CHARPENTIER
Route de Crètes
64290 GAN

M. NOËL
57, avenue Marceau
93130 NOISY LE SEC

Nom..... Prénom .....

Adresse .....

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

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

Le..... Signature

EDITORIAL

Grâce à Charles Kachelmann l'A.G.O a pu se tenir à Paris dans un très beau restaurant style Fr.Scott Fitzgerald ce qui va bien à nos Morgan. Nous étions soixante dix avec des représentants de presque toutes les régions -Il y a toujours de bonnes raisons de ne pas venir- Tant pis pour ceux qui n'ont pas voulu ou pu profiter de cette soirée privilégiée par le décor, l'ambiance, et le bon manger, du vrai manger , pas de celui qui est mâché avant nous genre "petit pot" , nous avons passé l'âge tendre et, merci pour nous, nous n'y sommes pas encore retournés

Le Club va son train, sagement mais surement , sans éclat cette année puisqu'il n'y aura pas de Mog mais vous avez à votre disposition ,Vlammog, le Mog suédois , le Mog anglais ou vous trouverez le stand M.C.F. le Mog allemand à Munich, bien des occasions d'aller ailleurs voir si l'herbe est plus verte et aussi les sorties organisées avec soin par nos chers délégués . Il ne nous manque que des articles et photos si vous désirez les voir dans le News!



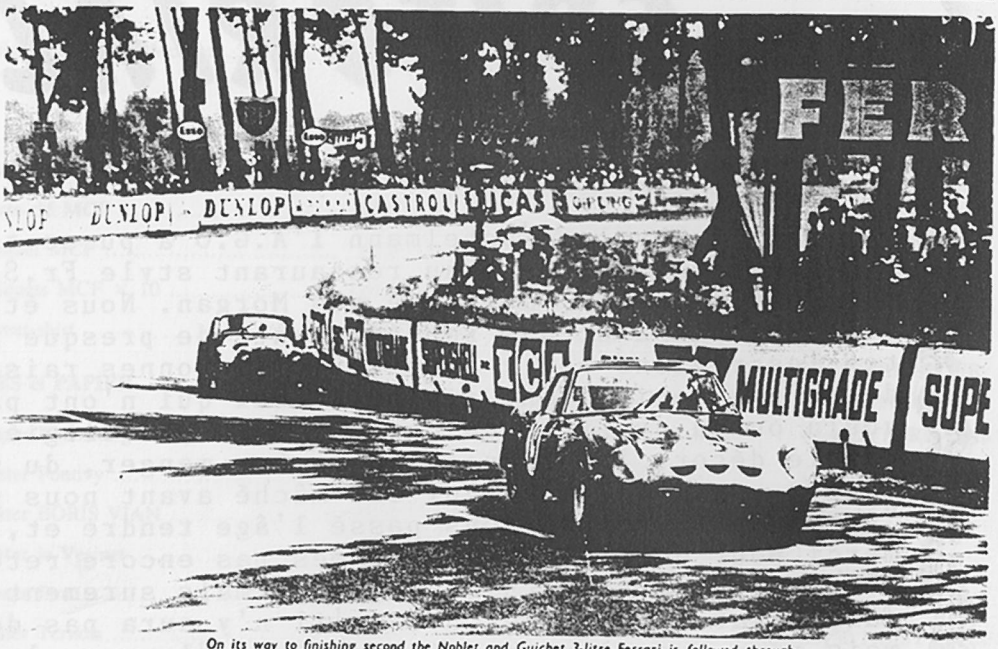
BIEN AMICALEMENT

LE PRESIDENT.

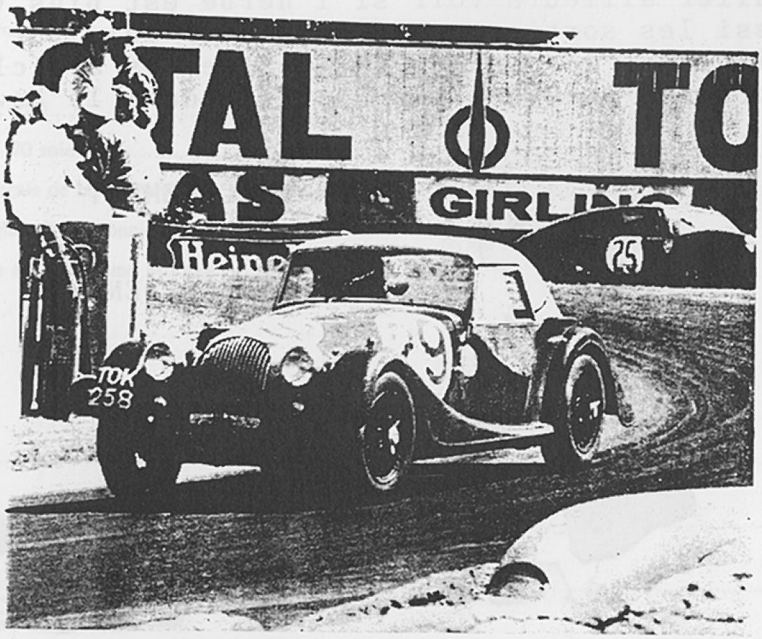


INTO BATTLE

LE MANS 1962 - Class victory for Lawrence & Shepherd-Barron



On its way to finishing second the Noblet and Guichet 3-litre Ferrari is followed through the Esses by the solitary Morgan of Lawrence and Shepherd Barron



2-litre Class winners at Le Mans in 1962, the Lawrence/ Shepherd-Barron Plus Four finished in 13th place overall, the same position as Morgan gained in 1938, and one better than that achieved in 1939. (Photo: *Autocar*)

UN PEU D'HISTOIRE

MORGAN AU MANS - suite

La voiture est entièrement remise à neuf et reçoit une carrosserie entièrement en aluminium à l'usine. Le moteur est préparé par Chris LAWRENCE et l'ensemble du faisceau électrique est refait par le personnel de LUCAS qui en tant que commanditaire ne veut pas ternir son nom en confiant le travail à des inconnus. Quand on connait la qualité des faisceaux montés par l'usine , on comprend mieux LUCAS!! Parmi les problèmes résolus celui du démarreur qui en course chauffait excessivement du fait de la proximité de l'échappement et refusait alors tout usage lors des arrêts aux stands.

L'équipe débarque au Mans début Juin et installe ses quartiers dans le camping du circuit. Les mécaniciens sont prêtés par l'usine et devant la préparation de la +4 les commissaires acceptent la participation de MORGAN pour la troisième fois. La course peut commencer.

Chris LAWRENCE et Richard SHEPHERD BARON avaient adopté un plan de course visant à assurer une moyenne de 150 Kms dans l'heure par relais de trois heures sans se soucier aucunement des autres concurrents.

C'est Chris LAWRENCE qui prend le départ sous une chaleur torride qui va éliminer bien des concurrents pendant les premières heures .Après trois heures , premier arrêt et première frayeur, le démarreur refuse de fonctionner .Comme cela arrivait à l'époque , les dents s'étaient exceptionnellement mal positionnées à l'arrêt du moteur. Il a suffit de faire tourner le démarreur à la main pour le repositionner et l'équipe n'en n'entendra plus parler.

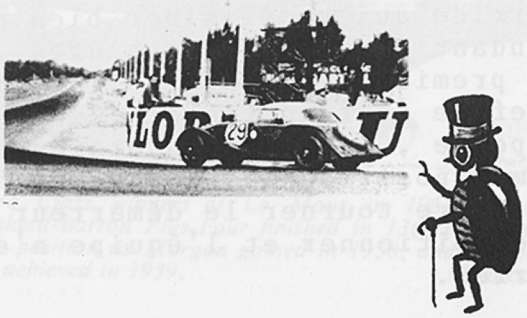
Deuxième frayeur, lorsque la +4 est arrêtée au drapeau noir .Lors de l'arrêt précédent , le bouchon d'essence mal refermé laissait échapper le carburant qui se dispersait sur la piste et les parebrises des concurrents . On referme le bouchon et la ronde continue sans autre arrêt que ceux prévus. De fait au total ce ne seront que 32 minutes d'arrêt sur l'ensemble des 24 Heures ,soit un peu plus de cinq minutes par arrêt.

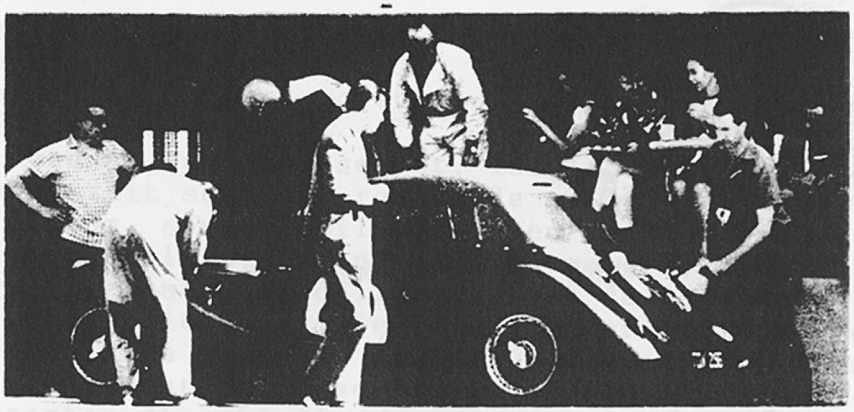
C'est ainsi que sans autre histoire la +4 atteindra son but après 3608 Kms et un peu plus de 150 KM/H DE MOYENNE . Mais surtout terminer 13 è au scratch sur 19 recapés et remporter la victoire de classe en 2 litres . Sur la fin , l'échappement aura des tentations d'évasion et la garde d'embrayage sera à régler . Une soudure le lendemain matin , un réglage , les pleins d'eau , d'huile et d'essence et la MORGAN +4 TOK 258 regagne la Grande Bretagne par la route toute auréolée de ces lauriers.

L'usine pour fêter l'évènement décidera de commercialiser le même modèle qui fera la joie de 101 amateurs de ce qui sera la +4 SUPER SPORT.

EPILOGUE:

TOK 258 courrut encore de très nombreuses années et participa à plusieurs retrospectives en lever de rideau des 24 Heures .Il m'a été rapporté par Mr Vaillant qui accompagnait les frères Savoye dans leurs compétitions qu'à SPA TOK 258 en 1962 tournait plus vite que les PORSCHE et prenait 215 -220 dans la descente de l'Eau Rouge , la démonstration fut hélas de courte durée le jour de la course . J'ai moi-même vu plusieurs fois TKO 258 en Angleterre. Ou plus exactement une +4 Super Sport portant ces plaques. En effet ,les plaques en question furent transferrées en 1963





sur le projet de Chris LAWRENCE d'un joli coupé de course sur chassis MORGAN ,associé à John SPRINZEL ,ce qui donna la SPRINZEL LAWRENCE RACING ou SLR MORGAN . La " LE MANS " Super Sport fut rachetée par MR DENCE avec l'immatriculation JHX 142B . En 1968 , John STAPELTON , agent MORGAN à Londres , fit l'acquisition du véhicule sous cette immatriculation . Chris LAWRENCE racheta sa voiture en 1972 , l'immatricula de nouveau TOK 258 et fit plusieurs saisons de courses historiques avec succés soit au volant soit comme préparateur laissant le volant à Robin GRAY.

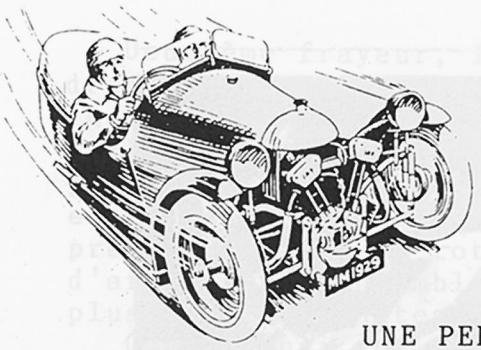
C'est à partir de 1976 que les choses se brouillent . Chris LAWRENCE émigre aux U.S.A et vend la voiture avec ses plaques . Le nouveau propriétaire revendra au milieu des années 1980 la voiture d'un côté et les plaques de l'autre . Sachez qu'en Angleterre les plaques d'immatriculation peuvent atteindre le prix du véhicule si elles présentent un interêt soit historique ou correspondent à vos initiales.

Nous voici donc maintenant avec la +4 originale d'un côté et les plaques sur une vraie ou fausse super sports qui en tous cas n'est pas celle qui a courru au Mans. Et les numéros de chassis , de moteur , de boîte me direz-vous ? Mais ,mon bon Monsieur ,c'était une voiture de compétition et ces éléments ont été changés plusieurs fois sur l'original . Alors le jour où l'on vous proposera la Super Sport du Mans il vous faudra roire en la bonne foi du vendeur.

A bientôt pour une autre histoire

Jean-Christophe FROT





UNE PERTE DE MEMOIRE.

Dans les années 70 l'Ecurie de Trapadelles, fort connue dans le Midi et aussi dans l'hexagone participait activement aux coupes de l'Age d'Or et autres manifestations de V.E.C qui,remarquons le au passage ,n'étaient pratiquement ouvertes qu'aux véhicules d'avant guerre ou immédiatement après.

Particulièrement équipées de cyclecars ou de voitures sportives assimilées, pendant plusieurs années l'écusson de l'Ecurie brilla à Montlhery au Mans au Nurburing, à Nogaro, au Ricard, et les premiers Paris-Nice Neige et Glace , Route Napoléon etc...

Parmi les ténors de la spécialité, Roger Barthelemy sur Darmont Morgan Spécial fut deux années de suite, Champion de France des cyclecars Son trois roues était véritablement bien affuté et très rapide, le gros coeur du conducteur faisait le reste.

Lors d'une coupe qui se déroulait cette année là sur le Bugatti, Roger était en tête à deux tours de la fin, devant les anglais, ce qui était un exploit rare, lorsqu'à la sortie du virage, à l'entrée de la ligne droite des tribunes, il s'arrêta subitement. Nous nous précipitâmes en courant, pour connaître les raisons de cet arrêt et tout essoufflés nous pûmes constater le désastre : le moteur sortait à peine de chez un préparateur sorcier de grande réputation à Saint Andiol en Provence, il avait été particilièrement traité (palonniers de distribution sur aiguilles entre autres) mais probablement trop sollicité dans la bagarre avec les petits camarades d'outre Manche, il avait littéralement explosé. Un mélange de musée des horreurs et de

premier prix d'épouvante à Avoriaz. Le carter transpercé par une bielle, la distribution broyée, le support moteur lui-même n'avait pas été épargné.

Pendant que piteusement, la flaque d'huile grossissait sous les restes de ce qui avait été un moteur, sous l'oeil ô combien triste de Roger qui contemplait l'étendue des dommages, avec en arrière pensée, le chiffre du bas de la facture de préparation (d'ailleurs pas encore soldée)je cherchais le moyen de raviver son moral défaillant et subitement je me souvins avoir quelque part un carter démonté d'un moteur du même type, acquis longtemps avant au titre de secours pour mon propre trois roues.

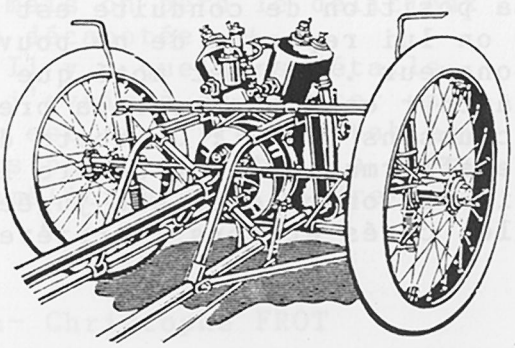
Pendant que je formulais mon offre d'entraide cyclecariste,incluantbien entendu le prêt d'un carter de rechange,je cherchais a me souvenir du lieu ou il se trouvait : était-ce dans le garage à la maison? dans le grenier avec les autres pièces? à la campagne sur l'étagère du bas à côté des roues? je n'arrivais pas à le situer, mais je pensais que de toutes façons en cherchant je trouverais ; j'indiquais à Roger que ce n'était pas une difficulté majeure que de mettre la main dessus...

Alors il me répondit en souriant:

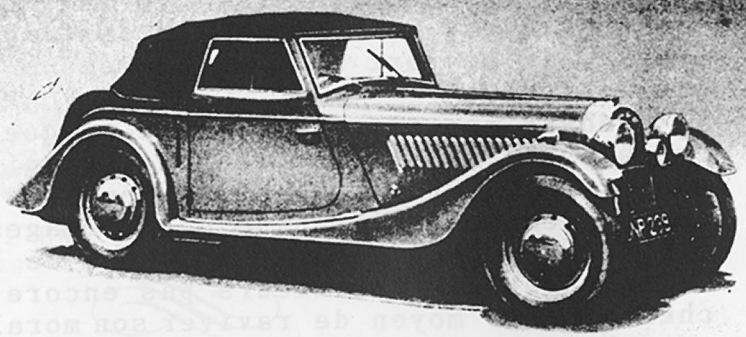
"Mais Burnat, vous ne vous souvenez donc pas que ce carter vous me l'avez prêté!!!c'est celui-là... "

Nous en rions souvent maintenant, mais sur le moment ce fut la grimace.

Guy BURNAT



The Autocar
ROAD
TESTS



The low straightforward lines of the Morgan coupé are combined with ample weather protection which includes sliding side windows and a three-position head.

CE QU'ILS EN PENSAIENT

No. 1428 . . MORGAN
PLUS FOUR COUPÉ

The Autocar , 27 Avril 1951 Plus 4 drop head coupé .

La Morgan est unique par certains aspects . La base en est simple et donne une voiture de caractère sportif qui , et il faut le souligner ne peut pas satisfaire la manière de conduire de tout un chacun et ne peut être jugée suivant les critères de confort et de silence des berlines .

La suspension est ferme pour ne pas dire dure sur certaines surfaces...

La Morgan est néanmoins très attirante pour ceux qui apprécie les hautes performances sur une voiture plutot économique et compacte .

L'auteur insiste ensuite sur l'exceptionnelle souplesse du moteur , la qualité du freinage avec toutefois une pression trop dure à exercer sur la pédale.

La position de conduite est jugée acceptable mais on lui reproche de ne pouvoir être ajustée en longueur . Il est noté que l'on peut ajuster en hauteur en jouant sur la pression de gonflage des coussins (NDLR : Je doute de la véracité de cette affirmation) Par contre la visibilité en configuration capotée est jugée des plus modeste sur les côtés et vers l'arrière.

En conclusion : Peu de voitures , sans considération de prix , peuvent prétendre la battre sur la route et de telles performances ne sont pas souvent proposées au prix de la Morgan de nos jours . Aussi quelques sacrifices sont-ils inévitables .

JOHN BOLSTER TESTS

THE MORGAN PLUS-FOUR

With TR2 Engine Sports Two-Seater can Reach 100 m.p.h. and has Exceptional Acceleration

AUTOSPORT , 6 AOUT 1954

+4 cowl rad 2 seater tourer

John Bolster est enchanté par l'embrayage , la commande de boîte de vitesse , la direction très directe quoiqu'un peu dure . Il insiste bien sûr , sur les performances exceptionnelles de la voiture .

Ayant du être payé par l'usine , il trouve même les sièges confortables permettant d'adopter une position naturelle . Où il ne devient plus crédible c'est quand il ajoute : " Avec les vitres latérales , les passagers sont bien protégés et le léger ronron de l'échappement s'envole au vent permettant de couvrir des kilomètres avec aisance sans effort . La capote est efficace "cosy" et facile à mettre , mais augmente quelque peu la perception du bruit du moteur . Je ne peux pas dire que la voiture est alors particulièrement bruyante mais on perd le délicieux silence de la voiture décapotée ."

En conclusion : " Il y a quelques détails que je modifierai si j'avais à en acheter une par exemple le volant est trop près du tableau de bord de 10 mm. Mais pardessus tout la voiture a été grandement améliorée sans perdre son caractère . "

Jean- Christophe FROT

CINQ ANS D'ATTENTE POUR UNE MORGAN !

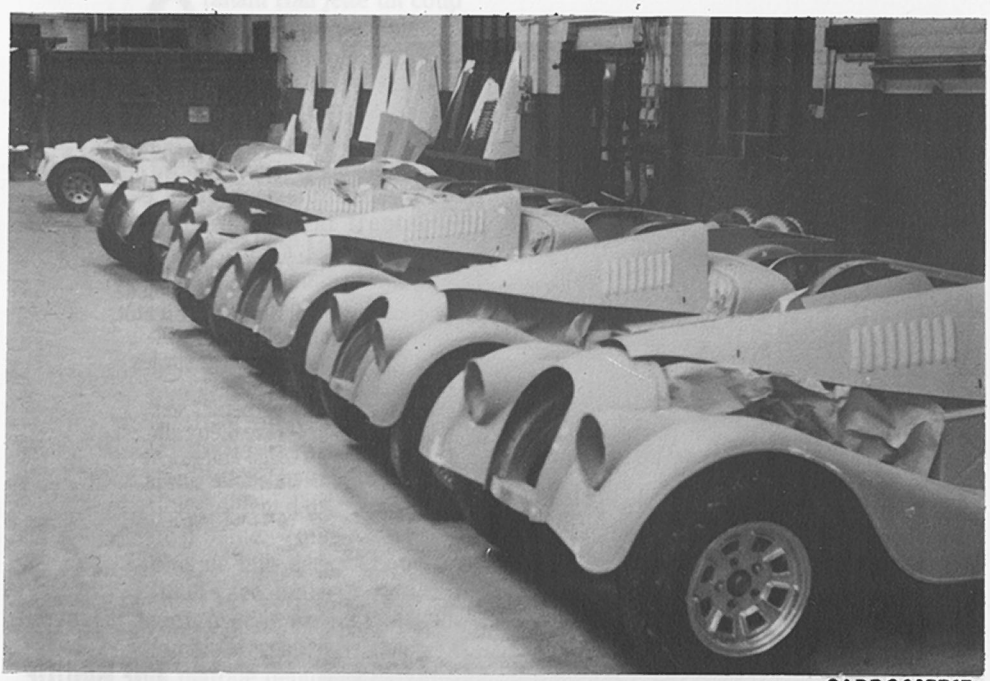
Près d'un siècle après qu'Henry Ford ait inventé le fastidieux travail à la chaîne, des Anglais, plus artisans qu'ouvriers, fabriquent toujours à la main les flamboyantes et spartiates Morgan. Sur des châssis en bois. La scène se passe dans une petite usine nichée dans la Worcestershire, à trois heures de route de Londres. Individualisme anglais oblige, il n'existe pas deux Morgan identiques. A Malvern Link, les seules choses qui restent identiques à elles-mêmes, ce sont les années : les Morgan, insensibles à la mode comme au progrès, ont su immobiliser le temps. Parcourir l'usine où elles sont construites revient à feuilleter un album de famille.

SIR CHARLES EN PERSONNE

Le grand jour est enfin arrivé. Le bon de commande a été signé il y a trois, quatre ou même cinq ans. Aujourd'hui, Charles Morgan, troisième du nom, patron et petit-fils du fondateur, est venu livrer lui-même «sa» voiture. Un honneur qu'il n'accorde qu'à certains clients : il faut que leur père ou leur grand-père ait été déjà propriétaire d'une voiture construite à Malvern Link.

UNE LIGNEE DE PUR-SANG

L'Angleterre aime les Morgan comme elle aime les chevaux de course. Deux vedettes qui ont en commun la furia, l'humeur capricieuse, l'élégance de la silhouette... et une certaine incongruité comme moyen de déplacement. D'ailleurs, Morgan Motor Company sponsorise l'écurie Morgan Horses.



LA PEINTURE EST UN ART

Les Morgan sont peintes comme des œuvres d'art. A ce rythme minutieux, deux voitures par jour sont un grand maximum pour un seul homme.

CARROSSERIE SUR MESURE

Chaque partie de la carrosserie, acier ou aluminium, est formée aux dimensions de chaque ossature. Ce qui explique qu'il n'y ait pas deux Morgan identiques.



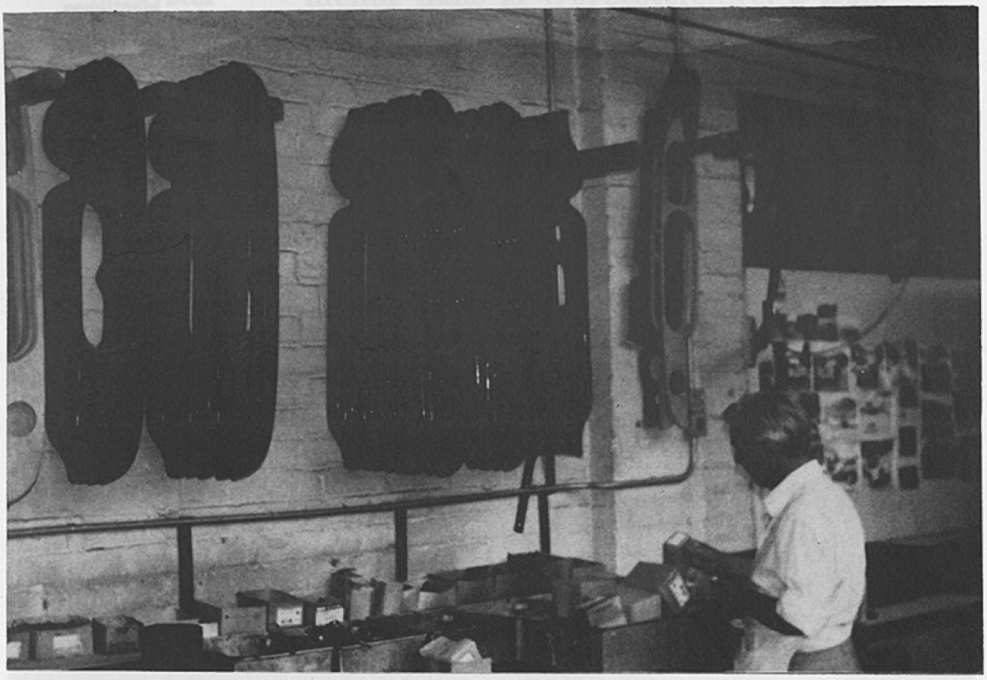


UN GALBE INIMITABLE

Peu à peu, la Morgan prend forme et offre des courbes de mammifère marin qui semblent issues des mains de Jean Arp ou de Brancusi. Bientôt, elle pourra s'élancer sur les routes et perpétuer son rêve d'éternité. Une Morgan ne s'oublie jamais.

UNE MINUTIE D'EBENISTE

En tablier blanc impeccable, le menuisier prépare les pièces en bois du tableau de bord et des portes. Toute la menuiserie, parfois collée à chaud, est vissée.



Graham Hall jette un coup d'œil sur la pendule qui trône au mur et, sans précipitation, arrête sa scie à ruban. C'est l'heure de la pause matinale. Ce geste, il le répète chaque jour depuis vingt ans à l'atelier menuiserie, tout comme les cent trente employés de la Morgan Motor Company. Comme partout dans le Royaume, pendant un quart d'heure, la chaîne de fabrication est totalement interrompue. Les sept ateliers s'emplissent des effluves de thé et de tabac, les journaux fleurissent dans les mains et les conversations roulent d'un bout à l'autre de l'usine. Voici maintenant plus de huit décennies que ce rituel s'accomplit, deux fois par jour, avec la bénédiction de la famille Morgan, propriétaire de la marque depuis sa fondation en 1909. Le lieu ne se prête guère aux cadences infernales.

UNE ETRANGE USINE DANS LE WORCESTERSHIRE

Ilot de briques rouges enchâssé dans l'écrin des collines vertes de Malvern Hills, l'usine Morgan est une des curiosités du comté de Worcestershire, déjà célèbre pour la sauce du même nom et ses eaux minérales. Londres est à trois heures de route. C'est là, à Malvern Link, qu'en 1919, lorsque l'afflux de commandes nécessita l'agrandissement des locaux, que Henry Frederick Stanley Morgan (HFS pour les intimes) vint s'établir. Il voulait s'échapper des grises banlieues industrieuses, et puis, les routes sinueuses qui sillonnent les collines formaient un circuit d'essai idéal pour ses cycle cars à trois roues. Construit à flanc de route, le bâtiment n'a pas changé depuis sa construction et participe, à sa façon, à la légende : Morgan est le dernier des constructeurs automobiles du début du siècle à appartenir encore entièrement à la famille de son fondateur. Les vieilles poutres de la bâtisse voient actuellement la troisième génération donner le



Photos : Anne Chipet

Charles Morgan : un homme moderne qui construit de vieilles voitures.

rythme. Le jeune Charles Morgan trouve tout cela parfait et n'a pas l'intention de changer quoi que ce soit à l'esprit et aux traditions créés par son grand-père.

Ces traditions font de Morgan un véritable fossile vivant dans le monde de l'automobile. « Construire d'abord, dessiner ensuite » Ce principe, essentiel pour H.F.S. Morgan, a longtemps été la devise de nombreux constructeurs britanniques. Parmi eux, on compte William Lyons, fondateur de Jaguar et préparateur de génie, ou un certain Colin Chapman créateur des Lotus et réputé pour mieux manier la torche à braser que la planche à dessin. Cette approche pragmatique est la substance même de toutes les voitures produites par la Morgan Motor Company depuis sa création. Une bonne idée est « une idée qui tient la route », au sens littéral du terme. La technique n'a quasiment pas évolué depuis la première Morgan à quatre roues en 1936 : une ossature de frêne reliée à un châssis métallique plat à section en Z et sur laquelle sont fixés les éléments de carrosserie. Les premières machines qui sortaient des mains de H.F.S. étaient testées dans les nombreuses

compétitions de l'époque. Avant les autres, H.F.S. avait compris l'incidence des victoires en course sur la courbe des commandes et des ventes.
A l'exception de l'ensemble moteur-boîte, des freins et de quelques éléments électriques, tous les composants qui rentrent

Elle éreinte et grince dans les virages. Il faut être fou pour rouler en Morgan !

dans la fabrication des cabriolets sont réalisés à Malvern Link. A la fois par souci de qualité et par habitude. Cette relative autarcie limite aussi la dépendance envers les sous-traitants. Une des raisons de la pérennité de la marque, c'est cette autonomie qui s'excerce aussi bien vis-à-vis des fournisseurs que des banques. « Flux tendus » et « lignes de crédit » sont des mots inconnus, voire grossiers dans ce coin d'Angleterre.
Autre clef du succès, et non la moindre, la fidélité d'une poignée de passionnés qui ont permis à la marque de survivre dans le creux des années cinquante et soixante. Paradoxalement, pendant ces années d'or de la décapotable, lors des salons, les stands Morgan étaient déserts. Jugée moderne dans les années 30, la conception des cabriolets avait pris quelques rides après la guerre. Si aujourd'hui, le long capot et le confort spartiate semblent « exotiques », il fut un temps où l'adjectif était péjoratif. Il fallut tout le courage de Peter Morgan, fils d'H.F.S., pour continuer l'aventure. Et la passion des amateurs américains qui évitèrent la faillite. Au milieu des années soixante, plus de 75 % de la production était exportée vers les Etats-Unis.
De la passion, il en fallait. En effet, quelques tours de roues sur une route ordinaire suffisent à convaincre le pilote sain d'esprit qu'il faut manquer de raison pour s'enticher d'un pareil véhicule. Assis au « ras du bitume », les lombaires en liaison directe avec le sol, jetés l'un contre l'autre au moindre cahot, conducteur et passager ne manquent rien des craquements inquiétants qu'émet l'ossature de frêne à chaque virage. Une Morgan se conduit et s'apprécie comme un karting...

200 KM/HEURE DANS UNE CAISSE EN BOIS

Malgré tout, les commandes ne cessent d'affluer à l'usine, car ces caractéristiques très particulières sont chères aux amateurs de sensations fortes. C'est que les voitures de Malvern Link sont, malgré leur allure de petites vieilles, capables de performances très contemporaines. Le modèle PLUS-8, équipé du moteur Rover de 3,9 litres, passe de 0 à 100 km/h en moins de 5,5 secondes et « s'envole » à plus de 200 km/h. Autre atout de ces petits bolides cousus main, les prix restent « raisonnables » : de 170 000 à 290 000 F selon les versions. Soit la fourchette de prix qui sépare un « vulgaire » cabriolet Mazda MX5 d'un conventionnel cabriolet Saab Turbo 16 S.
Cependant toute médaille a son revers : la demande étant supérieure aux capacités de l'usine, aujourd'hui, en France, il faut patienter plus de cinq ans avant de recevoir sa petite anglaise. A défaut de se mériter, une Morgan sait se faire désirer. Un désir parfois impur. La spéculation n'épargnant rien de ce qui est rare, une partie des vingt-deux voitures attribuées annuellement à l'importateur français Savoye SA n'est achetée que pour être revendue... plus cher. ■

Nicolas STUDIEVIC

LE PARCOURS D'UN MORGANISTE CHERCHEUR D'OR

A vingt ans, à trente ans, puis a quarante, chaque fois que je voyais un (ou une) Morgan, convenez avec moi qu'il y a là une ambiguïté, je m'écriais en bon méridionnal :"Putain,il m'en faut une!".

J'ai donc acheté la première venue, une 4/4 4 plcs qui me combla d'aise pendant dix ans.

Mais voussavez ce que c'est , avec l'habitude,on se lasse et son vieillissement tranquille m'affligeait. Je lui offris une nouvelle robe, quelques jantes à rayons, un ou deux badges par ci par là jusqu'au jour où je croisais un belge au volant d'un +8 rutilant.

Après avoir échangé quelques banalités, je rentrai à la maison, pris un crayon et une feuille de papier et je fis les comptes.

Pendant trois mois ,je réfléchis du matin au soir vérifiant mon compte bancaire, noircissant d'autres papiers et puis un jour la décision fut prise.Vendre et acheter, tout cela par téléphone, puisque je demeure à 8.000 Km de la capitale.

En huit jours les transactions étaient bouclées. En arrivant à Roissy ma nouvelle acquisition m'attendait. Moins belle que prévue, mais avec un bon traitement à l'acrylique polie lustrée, tout rentrait dans l'ordre.

Hélas j'avais un peu préjugé de mes capacités financières. Entrant à l'hôpital pour une opération sérieuse, je m'aperçus rapidement que les indemnités de la sécu ne sont pas indexées sur la cote argus des Morgan. A regret, je dus me séparer d'une autre de mes favorites, une DB H85. Tant pis, la +8 est là,bien au chaud dans mon garage attendant fidèlement mon retour.

Mais voilà que mes cogitations reprennent. J'ai écrit à Peter Morgan pour lui soumettre un projet: Passer un accord avec Cizeta Moroder pour le montage du tout nouveau bloc V16 de 6 litres.

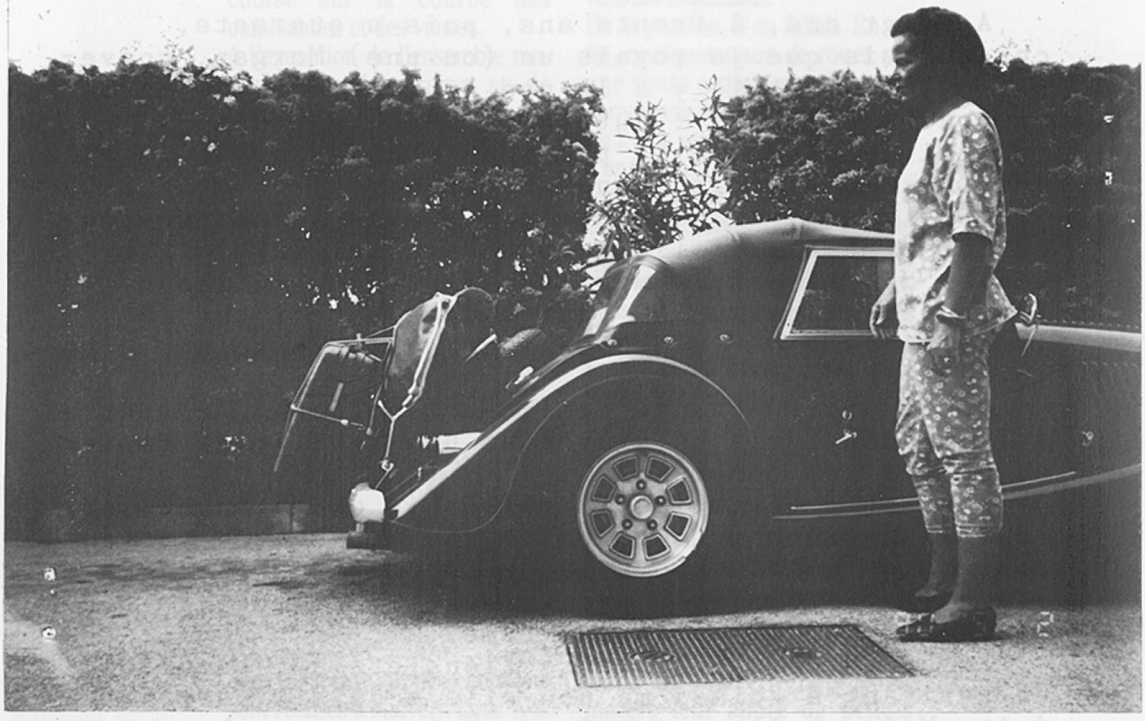
La future Morgan +6 devrait ainsi pouvoir atteindre les 350 Km/H sur circuit bien sûr.

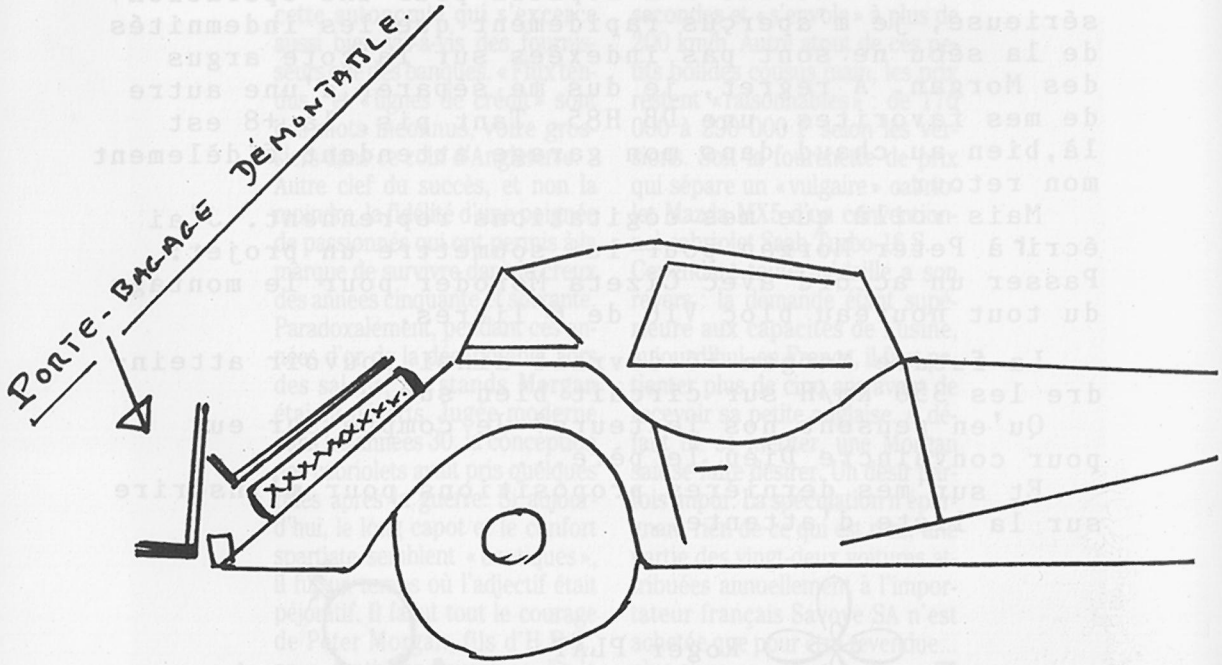
Qu'en pensent nos lecteurs? Je compte sur eux pour convaincre Dieu le père...

Et sur mes dernières propositions pour m'inscrire sur la liste d'attente...

Roger PLAT






PORTE-BAGAGE DÉMONTABLE.
XXXXXXXXX.

UNE SOLUTION POUR PALIER L'ABSENCE DE COFFRE

A BAGGAGES

La Morgan est la plus belle des voitures de sport;aucun d'entre nous n'en doute.

C'est une voiture qui se mérite et nous sommes les premiers à transformer certains de ses inconvénients en qualités premières.

J'ai longtemps conduit une 4/4 4places qui présente l'avantage d'une banquette arrière sur laquelle on peut mettre une valise et un gros sac, mais quid des modèle +4 et +8 ?

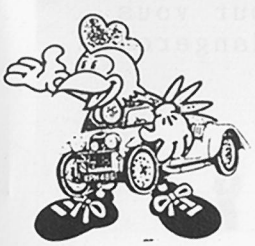
Le porte-baggages fixé sur la roue de secours est trop haut; de ce fait, une valise, même de taille moyenne, bouche la vue par la lucarne arrière de la capote. Si vous roulez décapoté, le problème de visibilité par le rétroviseur central demeure.

J'ai trouvé la solution en faisant fabriquer par un garagiste un porte-baggages vertical qui vient s'appuyer sur le pare-choc arrière et dont la partie haute est boulonnée sur le bas du porte-baggages de la roue de secours.

Une grosse valise peut ainsi y être placée en position verticale sans gêner la visibilité. Quant au porte-baggages de la roue de secours, il faut l'utiliser pour des objets placés en travers, à l'horizontal (sac de golf par exemple).

Le garagiste qui m'a confectionné ce porte-baggage complémentaire (démontable) est en Normandie et s'interesse lui-même aux voitures anciennes.
Voici son adresse: GARAGE LE FLAMAND
11 rue Du Général de Gaulle
14160 DIVES/MER (à 2 Kmde Cabourg)
Téléphone :31 91 04 25
Prix approximatif :1 000 Frs

Hervé BILCARD.



UNE PANNE PEU ORDINAIRE

Je suis l'heureux propriétaire d'une +8 modèle 1979, à carburateurs. Cette Morgan est source de beaucoup de satisfactions mais les petits ennuis sont fréquents.

Récemment, en rentrant sur Paris par une belle soirée d'hiver, soudainement, le moteur s'arrête... J'ai juste le temps, sur ma lancée, de me rabattre sur le bas-côté de la voie express.

La panne est surprenante car, apparemment, tout le reste fonctionne :lumières au tableau de bord, phares, embrayage, pédale d'accélérateur.

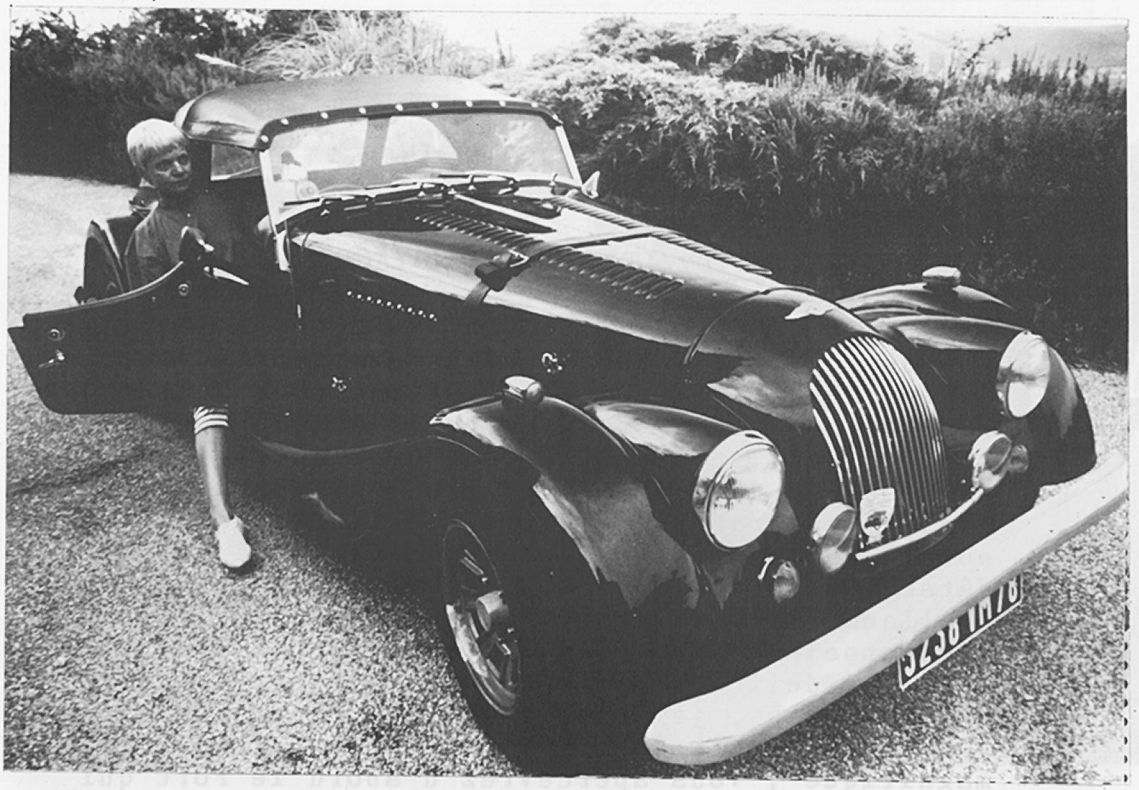
Les fusibles sont bons , le niveau d'essence aussi force m'est d'appeler une dépanneuse depuis la station service la plus proche. Le dépanneur me signale qu'il a noté une fuite d'huile sous la voiture mais ceci n'explique pas l'arrêt brutal du moteur sans aucun bruit suspect, et pourtant...

L'explication viendra le surlendemain, le mécanicien ayant découvert que la fuite d'huile sous le capot provenait du manomètre auquel sont incorporées deux sondes, l'une pour mesurer la pression d'huile et l'autre pour couper l'alimentation électrique de la pompe à essence en cas de baisse de pression d'huile.

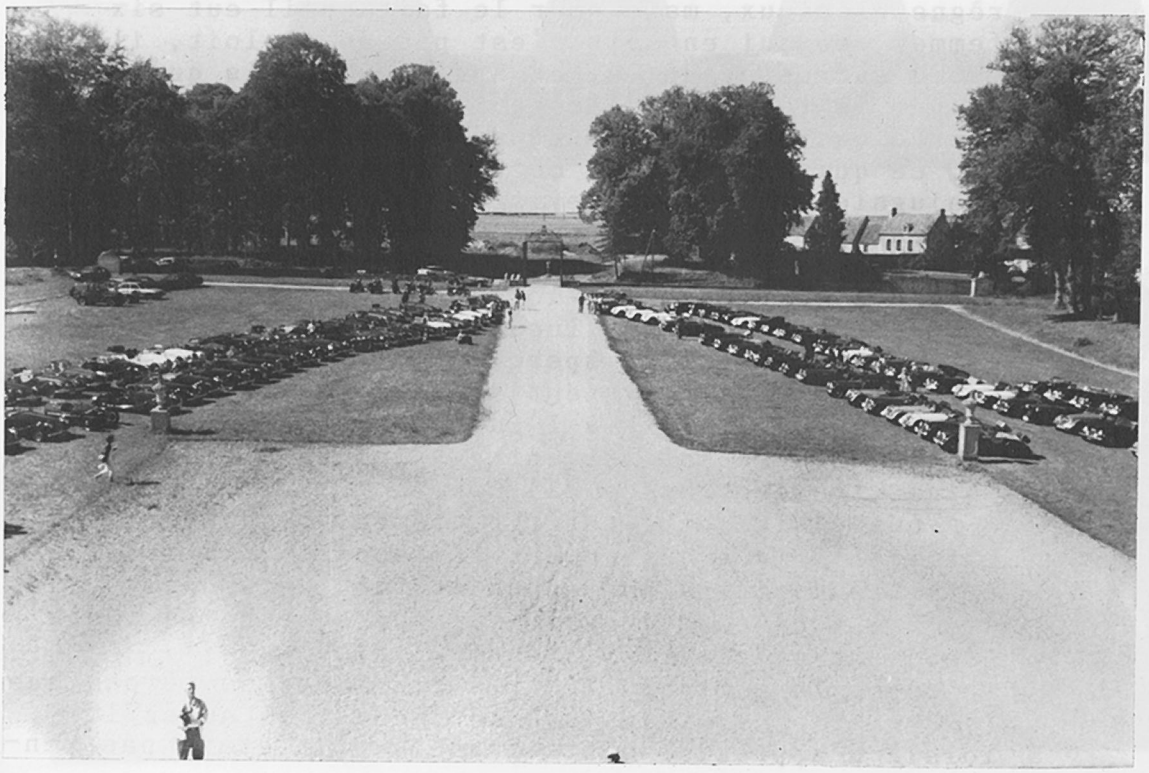
Cette sécurité d'un autre âge peut ,certes, éviter de couler un moteur mais elle est très dangereuse car avec la circulation automobile actuelle, une panne sèche brutale, sous un tunnel d'autoroute par exemple peut créer un carambolage.

Si donc vous possédez une +8 avec moteur 3 500 Rover vitesse à carburateurs, sachez qu'il est sans doute équipé de ce fameux manomètre à sondes (d'ailleurs aujourd'hui introuvable en pièce de rechange) et qu'il serait prudent de faire déconnecter le système relié à la pompe à essence au profit d'un branchement sur l'avertisseur ou sur un voyant lumineux au tableau de bord ,ce qui, en cas de baisse de pression d'huile vous permettra de faire les quelques centaines de mètres nécessaires pour vous sortir d'une zone à trafic éventuellement dangereux tout en sauvant votre moteur.

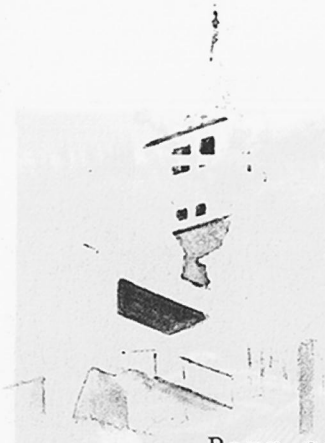
Hervé BILCARD.



LE +8 de Roger PLAT



MOG FALAISE 90



L'INVITATION AU VOYAGE

Pour ceux qui courageusement entreprendront le "pélerinage" à Malvern , c'est rabâcher que de dire que Malvern est au morganiste ce que la mecque est au musulman, et peut-être un peu exagéré ! mais la passion est un sentiment d'amour exagéré et c'est dans l'exagération qu'on trouve l'enthousiasme.Donc pour l'enthousiaste morganiste qui ira à Malvern fêter les 40 ans du MSCC et qui passera comme Guillaume le Conquérant "The english channel" que nous appelons avec plus de modestie La Manche (Paf! pour nos délicieux amis !) de Ouistreham ou du Havre à Portsmouth , je propose une journée dans ce Port pour le visiter. L'entrée par bateau au Port est magnifique , Vous apercevrez d'abord le Fort qui date d'Henri VIII, ce roi bien connu non pour son règne glorieux, mais pour le fait qu'il eut six femmes, ce qui en soit n'est pas un exploit, il y en eut d'autres avant lui et après lui, mais qu'il fît couper la tête (de celles qui n'avaient pas le bon goût d'entrer au couvent ou de mourir de mort naturelle) ce qui est tout de même plus rare,bref, sa vie conjugale avait pour devise : "quand j'aime j'épouse" sans autre indication pour la suite...

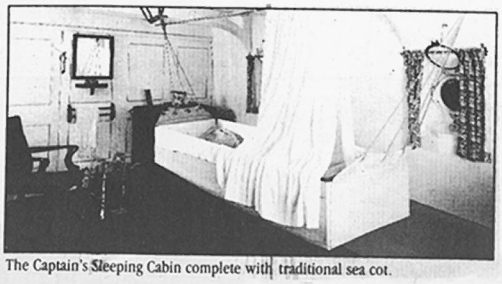
Après le Fort, vous découvrirez les maisons roses blanches ou bleues qui longent le chenal d'où les riches marchands, des lucarnes construitent à cet effet sur les toits, apercevant le retour des Caravelles qu'ils avaient affrêtées , se frottaient les mains de plaisir à l'idée des bénéfices qu'ils allaient faire sur les épices, les vaisselles de Chine ,les étoffes de Madras.

Vous visiterez l'auberge George fréquentée par l'amiral Nelson qui combattit Napoléon, gagna la bataille de Trafalgar et en mourut. On ne peut tout avoir ! Vous pourrez voir sur son superbe bâtiment l'endroit précis ou il rendit l'âme.

Sophocle a dit :"Il n'y a rien de plus féroce que l'homme " en visitant son bâtiment vous aurez le loisir d'apprécier cette pensée. On n'était pas ten-


D334 GNX


MORGAN SPORTS CAR



The Captain's Sleeping Cabin complete with traditional sea cot.

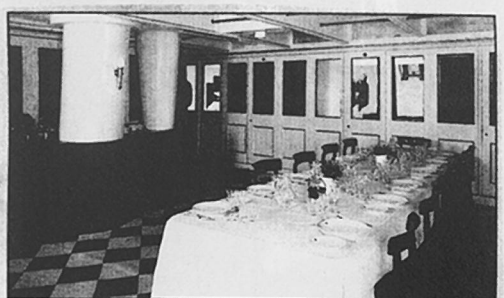
-dre dans la marine, ce bâtiment respire la cruauté des moeurs qui y furent pratiquées . J'aurais aimé vivre sur ce navire , à condition d'être officier très très supérieur ! parce que comme simple marin ce devait être l'enfer ! entre les officiers et le marin une seule égalité la mort , mais dans la façon même d'y parvenir que d'injustice ! § Toutes ces "hautes considérations" ne vous empêcheront pas d'admirer le travail de construction du bâtiment,le raffinement du mobilier.

Ensuite vous visiterez le HMS Warrior construit en 1860 . Il était à cette époque le plus grand navire de guerre du monde possédant les techniques les plus avancées. Dix ans plus tard, il était obsolete. Les cent années qui suivirent le virent se dégrader jusqu'à ce qu'il ne soit plus qu'une épave rouillée ,pourrie ;c'est en 1979 qu'une équipe courageuse décida de le restaurer. Vous serez confondus d'admiration devant le travail accompli.(Surtout ceux qui ont eux-même restaurer leur Morgan.)

La salle à manger en acajou ,la chambre du capitaine avec son hamac en toile en forme de boîte rectangulaire brodé " au passé " comme une veste Louis 15 . La salle des machine , ce bateau marchait à la voile et à la vapeur.

Vous ne regretterez pas votre temps, vous vivrez là un moment du passé étonnant d'authenticité, vous aurez du rêve plein la tête des Moby Dick de Melville aux révoltés du Bounty et son ignoble capitaine Bligh

Bon vent et bonne mer.



The Wardroom, with the table laid for a celebratory dinner.

Jacqueline FROT

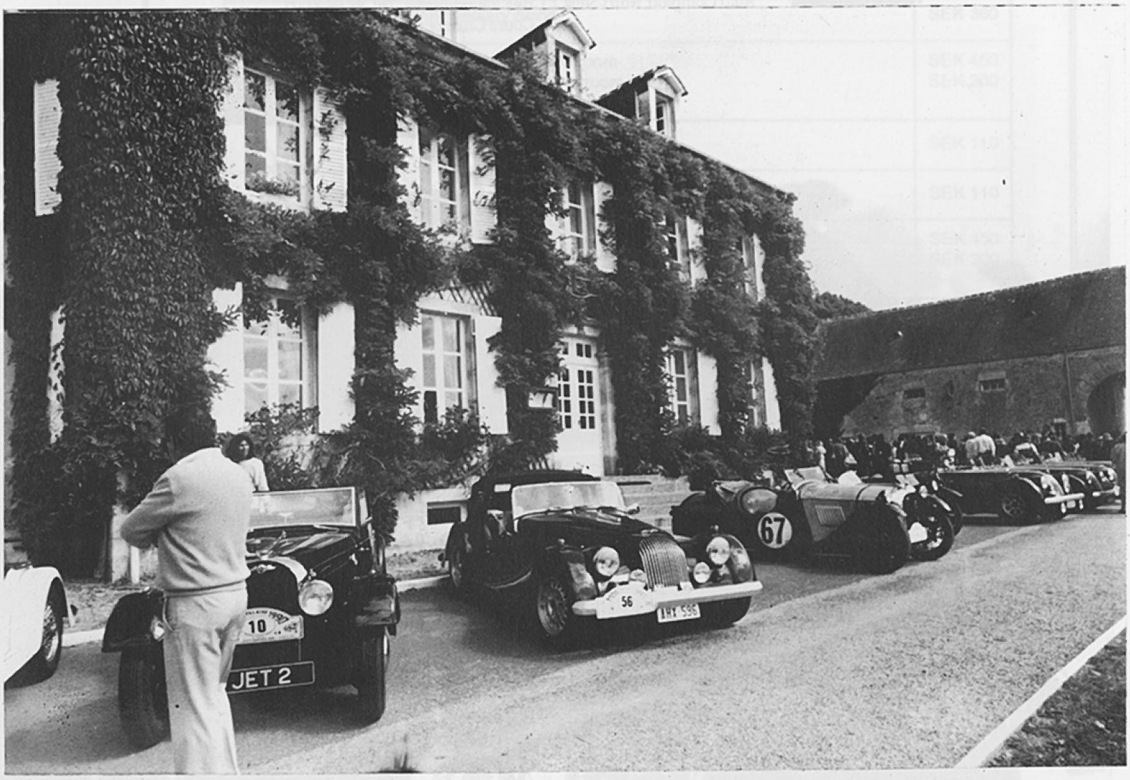







HUY 112




JET 2
67

BAGAGE EXTERIEUR POUR MORGAN

Ce bagage peut servir de valise et s'arrimer à l'aide de deux sangles sur le porte-bagages.

L'extérieur est garni d'un simili (brocken tweed), convenant mieux aux intempéries que le cuir, et l'intérieur de velours assorti à l'ensemble.

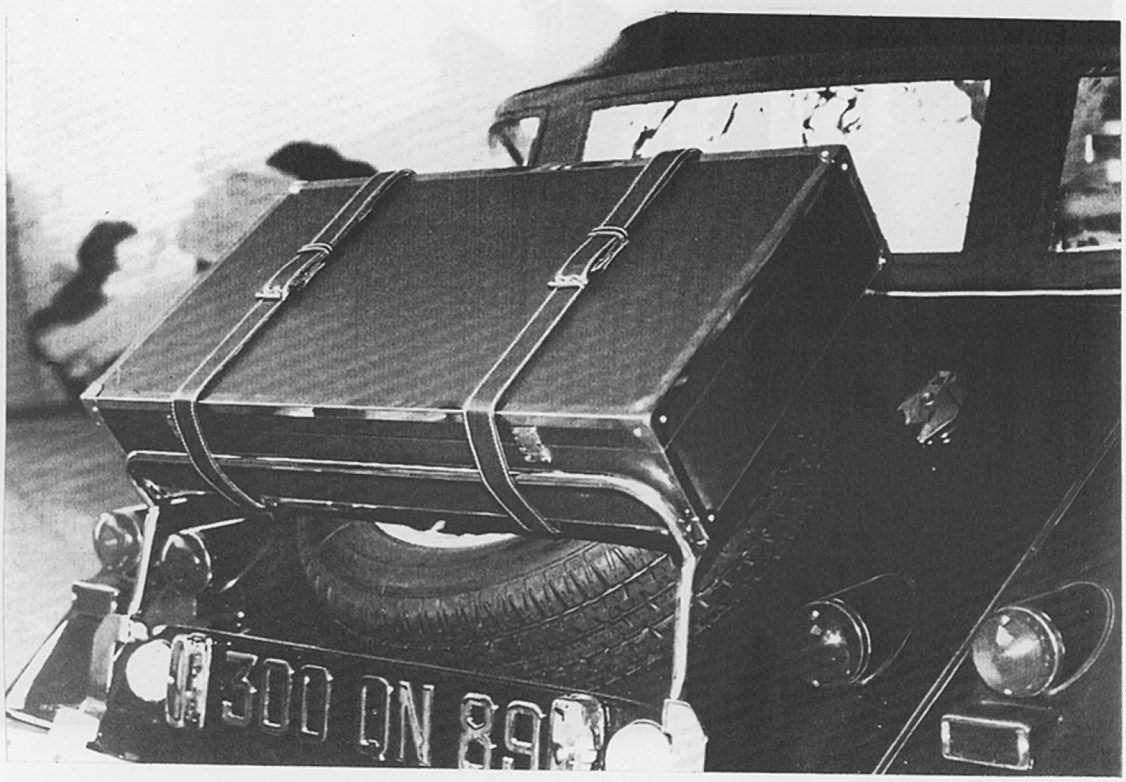
Le prix de ce modèle, quel que soit le coloris, est de : 4.744,00 FF. TTC *

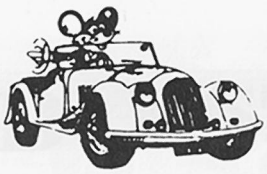
(* : dans ce prix les sangles d'arrimage sont comprises).

S.A. H. BRUSSEL
capital de 1 500 000 F

11, rue du Moulin-du-Président, B.P. 129, 89002 AUXERRE
tél. 86.46.22.88 - télex 800 018 - télécopieur : 86.46.03.78

Auto Comptoir de l'Yonne, Auxerre - Avallon - Tonnerre - Clamecy
Auto Comptoir de la Nièvre, 89 bis, rue Jean-Jaurès, Cosne-sur-Loire (filiale)
Comptoir Electronique de Bourgogne, 11, rue du Moulin-du-Président, Auxerre (filiale)
Auto Comptoir Nord-Sens Z.I. des Vauguillettes, Tél. 86.65.41.02
10, Cours Chambonas, Tél. 86.95.44.05





Swedish MOG

Jubilee Meeting 2:nd, 3:rd and 4:th August 1991

Our international meeting will be held in the village Hindås, 35 km east of Gothenburg at Hotel Hjortviken. Accomodation will be at this hotel and the nearby situated Hotel Hindåsgården. We will arrange all the hotel booking. As an alternative there is a camping site 6 km from Hindås; if you are interested please let us know.

Application for tickets – Friday 2:nd, Saturday 3:rd, Sunday 4:th			
1	Fri.	Barbeque in the evening	SEK 200
2	Fri./Sat.	Accomodation single room Accomodation double room Breakfast included	SEK 450 SEK 300
3	Sat.	Lunch	SEK 110
4	Sat.	Anniversary dinner	SEK 360
5	Sat./Sun.	Accomodation single room Accomodation double room Breakfast included	SEK 450 SEK 300
6	Sun.	Lunch	SEK 110
7	Sun.	Dinner	SEK 110
8	Sun./Mon	Accomodation single room Accomodation double room Breakfast included	SEK 450 SEK 300

Prices in Swedish Crowns and per person. There are a limited number of family rooms. An extra bed for a child under 16 years is SEK 50/night. Meals for children at reduced rates: no advanced booking. If you need an individual diet please inform us.
All advance booking + payment must be made by the 1st June.

Applications should be sent to:

- Roland Adolfsson
  Eklandagatan 2
  S-412 55 Göteborg
  Sweden

Payment should be made with a bank SWIFT REMITTANCE to:

- Morgan Owners Group of Sweden
  Acc.no. 5372-3461 999
  Skandinaviska Enskilda Banken
  Box 1325
  S-181 25 Lidingö, Sweden










6353P
4893 ML 13

sortie **SUD- EST**

Avec 35 adultes et quatre enfants,12 Morgan plus quatre "étrangères" (coupé Rolls-Royce - cabriolet JaguarE V12 -roadster de la Chapelle-Bugatti-CG) à défaut de trois Morgan non utilisables pour diverses raisons , la 27éme sortie Sud-Est fut une réussite, évidemment. Admirer paisiblement le massif du Lubéron sous un ciel bleu azur , tel fut le plaisir que purent apprécier les AUDRY,BURNAT,DUCLOT,EDDAIKRA, EON,GIORSETTI,HABIB,MARON,MASSONNAT,MITAUX-MAUROUAR RUBY,ROBERT,WIRAMUS ainsi que votre serviteur,Maurice Louche.

Bien sûr, il faisait froid, mais cela n'empêcha point les purs de rouler toute la journée nez au vent Quand on aime on ne compte pas...les degrés Celcius.

Un départ donné devant un très beau château du XVIIém siècle , 60 Km. d'adorables petites routes vauclusiennes, la visite en technicolor d'une carrière d'ocre et un fin repas dans une salle voutée d'un mas provençal pour cloturer cette journée hivernale ne pouvaient que nous laisser de bons souvenirs.

De plus, le plateau Morgan était fort interessant. Outre deux +8 et quatre 4/4 (2 places et 4 places) la représentativité en +4 était remarquable jugez-en:

+4 4 places, +4 2 places ,+4 super sport(mécanique Triumph)
+4 2 places (mécanique Fiat 2 litres)
+4 2 places (mécanique Rover)

Cinq modèles différents de +4 sur douze Morgan même dans certains MOG ,ce quota n'est pas atteint.

S'il est vrai que j'affectionne particulièrement les +4, ne croyez pas, surtout pas, que je n'aime pas les autres modèles.

Je suis Morgan avant tout.

Maurice LOUCHE
(délégué du Sud- est)



Il y a encore en France des Sévigné le téléphone et les cassettes ne les ont pas tous tués, je vous en laisse juge:

Madame le Président
et néanmoins chère amie,

Une confiance irraisonnée dans les commodités de la modernité (et plus particulièrement dans cet appareil nommé téléphone) m'a fait,disons le ,perdre quelque peu la face. En effet,juste avant mon départ pour des vacances dont l'usage veut qu'elles soient bien méritées,j'ai essayé de te joindre:impossible. Qu'importe,cela se fera à la rentrée de Septembre! Hélas la famille Frot a dû partir quelques jours avant le MOG:impossible donc de prévenir,non pas d'une défection,puisqu'aucune matérialité n'avait été enregistrée venant de D. (honte à moi de n'avoir pas répondu,épistolairement à la convocation du MOG) mais de l'absence de ma tribu à la concentration annuelle!

Il ne me restait donc,piteusement,qu'à utiliser, une fois de plus,mes talents oratoires pour implorer un Pardon ,qui s'il n'est pas mérité n'en serait pas moins venu du fond du coeur de notre président vénéré

Hélas, trois fois hélas, la famille Frot a du prolonger son été indien de quelques jours,et la sonnerie de l'appareil résonne toujours dans un vide abyssal!

Il n'en fallait pas plus pour me décider à reprendre la plume tel un Balzac de banlieue et à déposer aux pieds de l'autorité suprême les excuses les plus plates et la contrition la plus sincère pour un silence, qui s'il n'est pas volontaire,n'en est pas moins incongru.

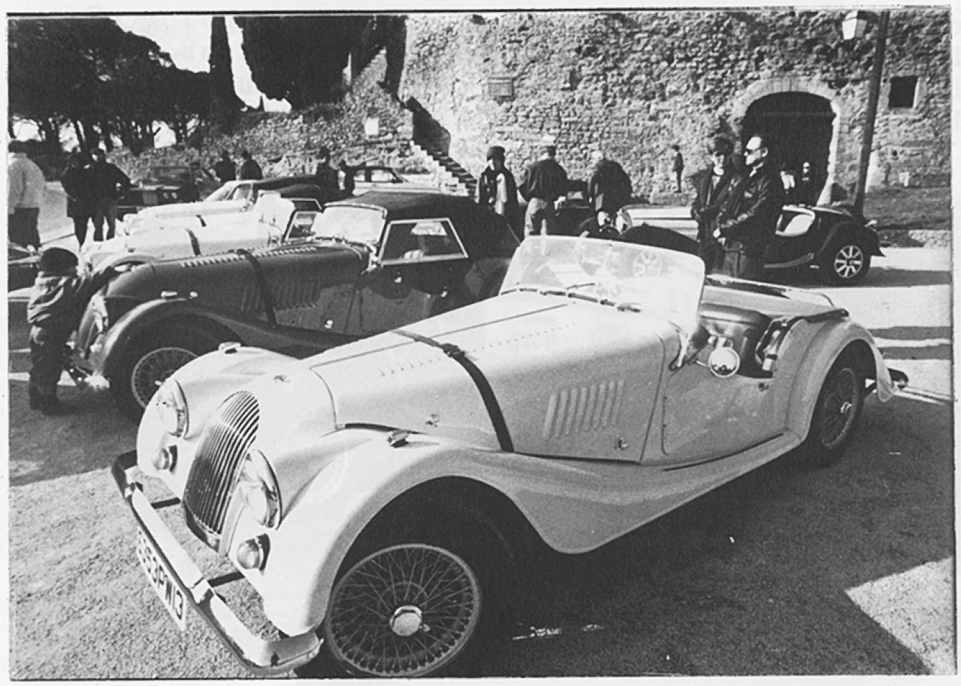
J'ose penser que le soleil aidant,et les cliquetis de machine à coudre de certains de nos chers bolides,l'absence du clan Lespagnon est passée inaperçue de la plupart et que les autres, plein de commissération pour une famille aussi nombreuse, auront su se souvenirque,quoi qu'il arrive, nous sommes toujours présents en esprit parmi vous.

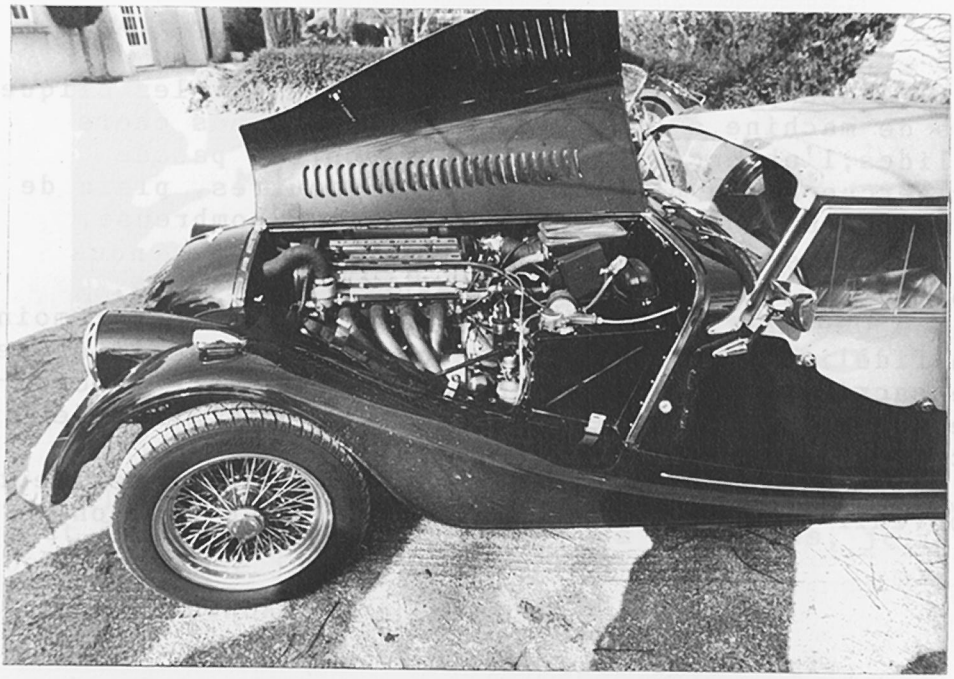
Que les Dieux de l'automobile me soient témoins ma fidèlité reste entière,et c'est avec humilité que je sacrifierai à leurs mânes, lors de notre prochaine assemblée Générale, en acceptant le travail de scribouillard en chef.

Reçois, d'ici là, chèr(e) Président,le meilleur souvenir morganiste du Royal Morgan Club Patagon.

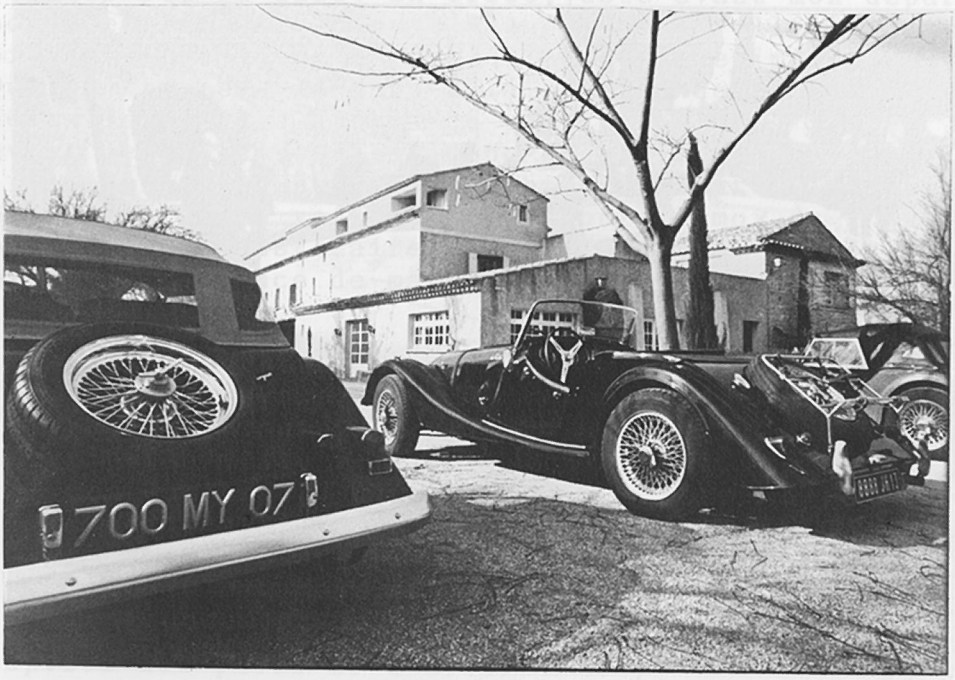
Christophe LESPAGNON.

Note du Président: Qu'en termes élégants ces choses là sont dîtes!





PLUS 4 MOTEUR ROVER 1990



PLUS 4 ROVER 1990
PLUS 4 SUPER SPORT (TRIUMPH) 1968



NOUVELLES BREVES



LA NOUVELLE + 8

Afin de pouvoir répondre aux nouvelles normes anti pollution dictées par les frustrés du levier de vitesse, Rover a modifié l'éternel V 8 en portant la cylindrée à 3946 cc. Grace ou à cause du pot catalytique la puissance ne gagne rien avec 185 cv à 4750 T/mn , ainsi que le couple mais le maximum est obtenu à 26000 tours au lieu de 4000 ,ce qui donne à cette motorisation une souplesse encore plus grande.

LE MOTEUR ROVER 3,9 Liters

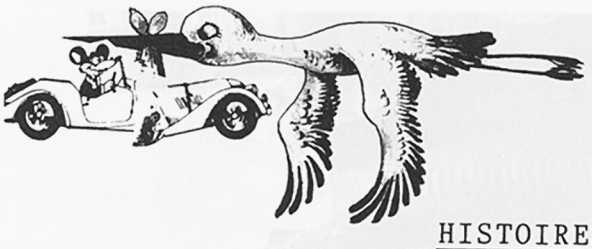
Ce moteur, je vous le rappelle, est un bloc apparu en 1967 dans la version 3,5 liter . Il est issu du V 8 de formule I ayant équipé les Brabham REPCO durant les saisons 64-65-66 et fut champion du monde. La licence fut rachetée à Buick par Rover qui le produit donc toujours soit pour son usage personnel n'équipant plus que les modèles tout terrain, soit pour de petits constructeurs. Je vous propose d'en faire la revue:

MORGAN +8
MARCOS Mantula en coupé ou cabriolet
TVR Speed Eight en 3,5 liter porté à 240cv à 5700 T/mn
TVR 400/450 SE en 3.9 liter portés à 268 cv à 5500 T/mn.

Pour ces deux derniers modèles vous aurez du mal à les accrocher tant en accélération que surtout en vitesse de pointe.



Jean- Christophe FROT



HISTOIRES VRAIES

Après quatre mois d'une attente plus que fièvreuse où nous avons gratté ça et là le peu d'informations disponibles sur notre Morgan , (en 68 , aucun livre n'a encore été écrit sur la marque .) Nous avons enfin reçu la bonne nouvelle , la voiture sera prête le 7 Février à 13h00 .

Nous savons tous par choeur le dépliant publicitaire bien succinct en français que Claude Savoye nous avait remis au salon , où chaque mot décrivant la bête est pesé : " Le confort raisonnable offre suffisamment d'espace pour quatre personnes sur un parcours limité ." A mon avis cette brochure a été écrite par un avocat spécialisé en police d'assurances , ce libellé est à la fois dangereusement précis et laisse toutefois au vendeur assez de mouvement pour une retraite aussi longue que celle de Napoléon en Russie en cas de litige avec l'acheteur .

Elle est là rutilante et si charmante au beau milieu du sous-sol de chez Savoye . Les deux frères sont là avec leur chef de garage ,Vaillant tous le nez plongé dans le moteur . La capricieuse claque fusible après fusible . En attendant nous admirons le +4 vert qu'on vient de retapper pour Brigitte Bardot . Maman est un peu inquiète d'avoir à inaugurer un engin d'une telle puissance en sortant par la rampe très inclinée et demande à Vaillant :

-. C'est difficile à manier ?

Vaillant est le titi parisien dans toute sa splendeur , le vrai mécano pour lequel le cambouis et les moteurs lessivés sont une seconde nature . Pour lui , il n'y a pas de sorcellerie dans une auto , c'est vous le maître :

-. Ma petite Dame , c'est aussi facile à piloter







q'une bicyclette .
-. Ca tombe mal , ca fait plus de vingt ans que je n'ai pas enfourché un vélocipède !

Nous voilà propriétaire du monstre , mais tout a été prévu , le budget , le cahier où seront consignés tous les évènements , le planning d'entretien et même le nombre de tours/minute permis de 100 Kms en 100 Kms. pendant le rodage On a loué une place dans un petit garage pour que notre princesse dorme au chaud

Le premier soir on a mangé en vitesse puis nous sommes partis faire un tour , émerveillés par tous les raffinements . Nous ne l'échangerions pas contre une Aston Martin .

De retour au garage nous sommes reçus par un pépé , un vrai , en bleu de chauffe avec des " patogas " éculés aux pieds et le mégot de Gitane papier maïs collé à la lèvre inférieure indélogeable même la bouche ouverte .
-. Oh ! ben nom des dioux , ça doit droper un engin comme ça !
-. 185 Km/h en pointe .
-.Ah oui , alors ça , ça drope ! Bon , votre place est au troisième étage , je vous montre le chemin.
La rampe est très étroite , arrivés au premier impossible de tourner pour prendre la rampe qui monte vers le deuxième . On manoeuvre dix minutes , Marin au volant et le +4 surchauffent , rien n'y fait . Pépé se tient là et nous contemple sans mot dire sans faire le moindre geste pour nous aider à manoeuvrer . Il secoue la tête négativement et rallume son mégot l'oeil torve en carbonisant un centimètre de moustache.
" Où que c'est-il que vous avez acheté un engin pareil ?" demande-t-il ; on explique que c'est anglais , que c'est en fait en frêne du Worcestershire et cuir des meilleures vaches scandinaves , que c'est assemblé à la main par des





artisans monastiques qui dorment sous le voiture toutes les nuits et que c'est peint en peinture cellulosique à l'ancienne comme les Delage d'antan .

Pépé reste impassible , totalement réfractaire à toute cette snoberie :
" Ben en attendant , y va pas coucher ici ce soir vot'e carosse , pa'ceque ce truc là , ça drope mais ça ne braque point ! "

On ressort en marche arrière ,deshonorés , la superbe va devoir coucher dehors au milieu des R8 et Ami6!

Pépé referme les portes du garage et en bouclant le cadenas on l'entend bougonner:
" Ah y sont fins les parigos , ils se font faire leur gimbarde sur mesure , comme mon costard , chez les rosbifs alors que chez nous on a la 2 CV à moitié prix et qu'est française Mais ils oublient que ces petits machins là ça drope mais ça ne braque point! et pis ma 2 CV aussi elle est décapotable...Elle drope peut-être pas beaucoup mais au moins ,elle braque."



Jean- Frédéric FROT

ET POURTANT ELLE TOURNE



TECHNIQUE

Il est difficile de vérifier le niveau d'eau des radiateurs de nos Morgan puiqu'ils sont situés sous la calandre et que le col sur lequel est fixé le bouchon ne nous donne pas le niveau. Si vous remplissez à ras bord , dès que le moteur chauffe l'air dans la boîte à eau , en haut du radiateur monte en pression et chasse l'eau par la soupape de sureté du bouchon et cette eau s'échappe par le trop plein laissant une mare inquiétante sous la voiture. La prochaine fois que vous regardez , le col est vide , mais si votre circuit ne fuit pas il n'y a pas de raison de remplir à nouveau. En fait , le niveau est probablement juste en dessous du col. Vous remplissez donc le radiateur d'environ un demi litre qui ne sert à rien puisqu'il s'échappera à la prochaine chauffe.

Pour remédier à cet état de faits , il suffit de monter un vase d'expansion comme sur les voitures modernes , mais attention , ne commettez pas l'erreur que je vois souvent , qui consiste à monter n'importe quelle bouteille en plastique dans laquelle on plonge le tuyau de trop plein.

Un vase d'expansion n'est pas un vase communiquant!!!

Pour le montage correct , il vous faut acheter :

1) Un vase d'expansion , un vrai , chez un concessionnaire ou un accessoiriste automobile, c'est un appareil qui doit pouvoir tenir à la pression de survire du véhicule (0,5 bar pour 4/4 et +4 et 1 bar pour les +8)

2) Un bouchon de radiateur pour radiateur équipé de vase à expansion . C'est à dire un simple bouchon avec joint caoutchouc sans soupape de sureté (sans ressort.)

3)Un bout de durite renforcée , diamètre intérieur 5 à 6mm. (durite de chauffage ou prévue pour vase d'expansion) avec deux colliers "serflex ".

POUR LE MONTAGE:

- Enlever la petite durite de trop plein qui est juste sous le bouchon de radiateur sur le col et la monter sur le trop plein du vase d'expansion.
-Monter le vase d'expansion dans le compartiment moteur . Sur le tableau pare feu devant la boîte à outils par exemple , mais en vous rappelant que la hauteur n'a aucune importance .
- Brancher la durite sur le trop plein et sur le vase d'expansion et serrer le "Serflex".
- Enlever le bouchon de radiateur qui a la soupape de sureté et montez le sur le vase d'expansion . Monter le bouchon simple que vous venez d'acheter sur le radiateur.

Le système fonctionne alors comme suit: lorsque le moteur chauffe , l'air de la boîte à eau chasse l'eau par le trop plein vers le vase. L'air en haut du vase est ainsi comprimé. Lorsqu'on arrête la voiture l'air de la boîte à eau se détend et l'air comprimé du vase chasse l'eau du vase vers le radiateur jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de pression dans les deux appareils , il n'y a donc pas de perte d'eau . Il ne faut jamais ouvrir le bouchon du vase d'expansion si le moteur est encore chaud car il perdrait sa pression. Lorsque le niveau est bas dans le vase , attendre que tout soit froid et remplir le radiateur.



Avec ou sans vase d'expansion , il est bon de vérifier de temps en temps la bonne étanchéité du bouchon de radiateur (écoutez s'il



siffle quand la voiture chauffe) et le remplacer s'il fuit , un circuit de refroidissement qui ne marche pas sous pression est un circuit inefficace et le moteur surchauffe au premier feu rouge.

Ceux qui ont un Morgan récent viennent de lire cet article...pour le plaisir ou pour rien leur voiture est déjà équipée d'un vase d'expansion!!!

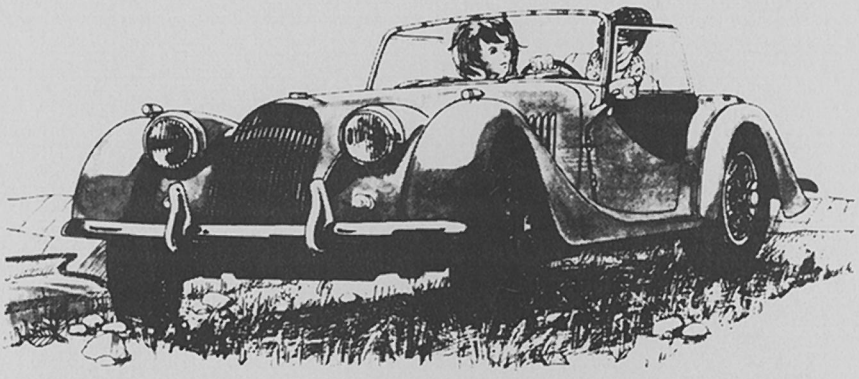
Jean-Frédéric FROT

LE PRESIDENT VOUS SOUHAITE BONNE ROUTE!



jacques savoye

vous souhaite
un excellent week-end



Importateur exclusif MORGAN
depuis 40 ans

237, Bd Péreire - Paris 17e
Tél. : 45 74 82 80

COTISATIONS 1991

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 : ..... 300 F

Supplément facultatif pour abonnement à "MISCELLANY" (bulletin de la section anglaise) ..... 250 F

Bulletin à découper et à retourner avec votre chèque.

MORGAN CLUB DE FRANCE

BULLETIN D'ADHESION 1991

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