

Septembre 2003

news n°90

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

MORGAN CLUB DE France

Conseil d'Administration du Club

Président:

Michel Braun

Présidents d'honneur:

Jacqueline Frot-Renaud

Jean-Christophe Frot

Charles Kachelmann

Membres:

Jean-Louis Moreau

(secrétaire)

Cécile Hanquet

(trésorier)

Marie-Louise Bazin

(boutique)

Alain Scheidlé

(site internet)

Maurice Charpentier

(Délégué Sud-Ouest)

Michel Coumes

(Délégué Sud-Est)

Brian Crabtree

(Délégué Sud-Ouest)

Bernard Hanquet

(Délégué Ile de France)

Alain Herman

(Délégué Nord)

Marc Laskar

(Délégué Limousin et Centre)

Patrick Le Quilliec

(Délégué Bretagne-Pays de Loire)

Alain Luce

(Délégué Normandie)

Alain Macé

(Délégué Normandie)

Philippe Thévenard

(Délégué Rhône-Alpes)

Bernard Chevalier

Jean-Frédéric Frot

La Taupe

Morgan Club de France
c/o Kachelman 23 rue Jean Moulin 75014 Paris
site <http://www.morganclubdefrance.com>

E
D
I
T
O
R
I
A
L

«MOG», trois lettres étroitement associées aux Morgan et à leurs pilotes. Leur interprétation doit être nuancée selon le pays où on se trouve.

Ainsi, la rumeur voudrait que, pour permettre aux morganistes britanniques de satisfaire un légitime besoin d'individualisation, le législateur ait autorisé les plaques d'immatriculation personnalisées et surtout l'usage de toutes les lettres de l'alphabet, y compris la lettre « O ». C'est ainsi que sont nées de multiples Morgan immatriculées «MOG».

En revanche, chez nous, nos fonctionnaires, par une savante codification de chiffres et de lettres, ont verrouillé le dispositif d'immatriculation pour le rendre automatique et éviter toute tentative de distinction individuelle très mal vue des pouvoirs publics. Toujours d'après la rumeur, c'est aussi pour cette raison, que la lettre « O » aurait été interdite pour éviter une horrible association de lettres avec le « C » et le « N ». Et qui sait si, dans ce cas, 3 chiffres auraient suffi pour les dénombrer !

Résultat : en France, adieu aux plaques «MOG».

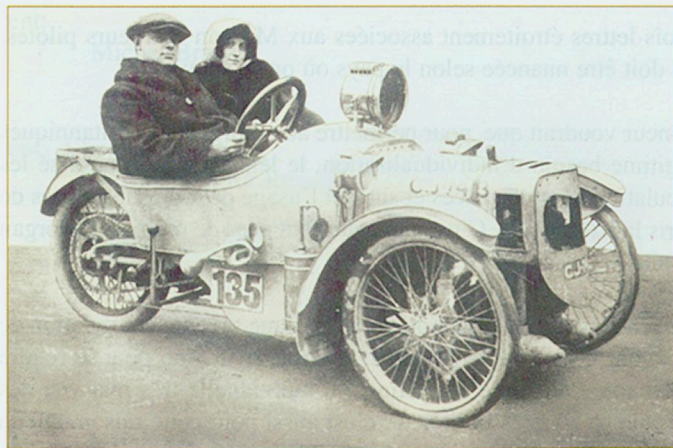
Comment alors, chez nous, symboliser le mieux ce trio magique «MOG»? Par ce que nous savons le mieux faire, pardi ! C'est-à-dire : la fête, des amis réunis autour d'une joyeuse table, de la musique et des balades sur des routes touristiques. On y invite nos Morgan et on appelle ça : un MOG. La recette est désormais au point, nous l'avons déjà appliquée 21 fois depuis la création du Club. Jackie, notre mémoire vivante, vous en retrace l'histoire dans les pages de ce News.

Longue vie aux MOG français et bienvenue aux charmantes MOGs britanniques!

Alain Herman

UN PEU D'HISTOIRE

(suite du n° 86)



1913 : HFS et Ruthau retour de Trial

A leur retour de voyage de noces, Ruth et Henri Stanley Frédéric Morgan s'installent dans une petite maison du Worcester, près de l'usine, La passion des courses est partagée, Ruth se révèle partenaire à part entière dans l'inconfort des trials qui jouent un grand rôle dans la réputation de vitesse et de fiabilité de la marque Morgan.

En Novembre 1912, HFS engage un monoplace Morgan JAP à Brookland où il remporte une course de cyclecars courue sur 80 kilomètres où il établit le nouveau record sur le kilomètre et le mile lancés ainsi qu'un record , Il décroche un nouveau trophée offert par la revue "The cyclecar" dirigée par son ami Gordon Mac Minnies; Et c'est Gordon Mac Minnies qui remporte à Amiens le premier Grand prix des voitures à l'été 1913 au volant d'un prototype Morgan JAP à la moyenne de 67 Km/h 43 alors que les deux autres pilotés par HFS et Rex Mundy abandonnaient dès le début de la course. Il faut dire qu'HFS, très émotif, préférerait les courses d'endurance aux courses de vitesse.

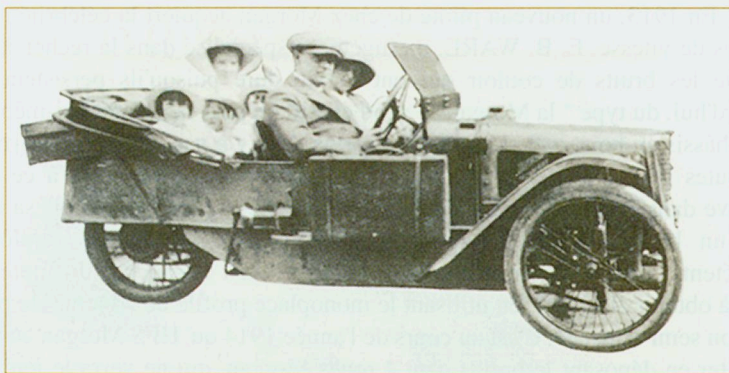
Au salon de Londres, en 1913, HFS révèle son nouveau modèle " Grand Prix " , destiné à la clientèle. La production entière de 1914 fût absorbée par le grand nombre de commandes prises à ce salon. Un modèle exporté aux USA gagne plusieurs courses sur la côte Est.

En 1913, un nouveau pilote de chez Morgan acquiert la célébrité dans des courses de vitesse. E. B. WARE, un ingénieur spécialisé dans la recherche, voilà qui tue les bruits de couloir qui ont la vie dure puisqu'ils persistent encore aujourd'hui, du type " la Morgan se vend en kit, on peut la monter soi-même, avec son châssis en bois, celle-là on me l'a servie il n' y a pas huit jours; et j'en passe sur toutes les "améliorations" que chacun s'autorise à faire jusqu'à ce qu'il se retrouve dans le fossé". Car le Morgan est une voiture étudiée depuis sa création dans un bureau d'études avec des spécialistes enthousiastes, diplômés et compétents. E.B. Ware travaille avec J.A.Prestwich fabriquant du moteur JAP, jusqu'à obtenir 104km/h, en utilisant le monoplace profilé de 744cm³, le pilote en position semi-couchée. C'est au cours de l'année 1914 qu' HFS Morgan commence à cogiter en déposant le brevet d'un 4 roues Morgan, qui ne verra le jour que 22 ans plus tard.

Entre temps il y a la guerre 1914-1918. Morgan arrive à perdurer grâce aux mille cyclecars qui sortent chaque année de l'usine de Malvern. Vendus en France, aux Indes, en Russie, en Amérique du Nord et du Sud. A nous les petites anglaises! Et pendant cette maudite guerre l'usine produit des munitions, et on construit aussi le prototype de ce qui va être la décapotable 4 places.



*HFS au volant d'un Aero lors d'un trial :
le n° AB 16 est toujours dans la famille
et se retrouve sur la +8 qui illustre un des catalogues de l'usine*



4 *Voici la photo montrant cette voiture dans laquelle avaient pris place pas moins de 7 personnes (sur cette photo vous pouvez voir la nurse, les 3 aînés HFS et Ruth avec son dernier-né sur les genoux.)*

Après la guerre, Morgan accorde une licence de fabrication à Roger Darmont à Paris.

Naissance de Peter Morgan 3 novembre 1919.

Mr et Mme HFS Morgan gagnent en août 1919 une course de côte qui leur vaut une médaille, Peter Morgan, leur fils, naît trois mois plus tard, il ne pouvait échapper à sa vocation de futur Président Directeur et propriétaire de l'usine de Malvern.

Le 16 octobre 1919, l'usine déménage où on peut la voir encore aujourd'hui à Pickersleigh Road. La cadence de fabrication est de 50 cyclecars par semaine. En 1920 la famille se compose d'HFS et Ruth, le papa et la maman, et de 5 enfants Bobbie, Peter pour les garçons et Brenda, Stella et Sylvia pour les filles.

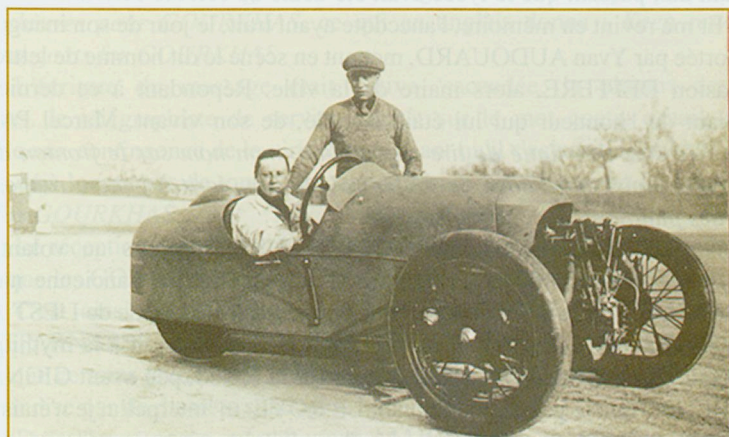
Le cyclecar continue d'évoluer, le 25 juillet 1925 H. Beart couvre les 5 kilomètres lancés à une moyenne de 161km/h57 record établi à Brooklands, c'est la première fois, au monde, qu'un véhicule de cette cylindrée dépasse les 100 miles à l'heure.

Stella et Sylvia Morgan dans les années 1920 ont leur propre Morgan et sont d'excellentes conductrices.

1927 "le Super-Sports Aéro" est présenté au salon de Londres avec un châssis, plus long, plus large et plus bas, moteur JAP, 130km/h à direction directe, difficile à contrôler à grande vitesse. Après le salon de 1927 l'usine de Malvern offre, en option seulement, une démultiplication de 2 à 1. En 1928 cette option est

introduite en série ! Juste avant le modèle " De Luxe". j'aime ça moi, le luxe !

En 1931 le nouveau motor JAP est monté avec une couronne dentée qui s'engage sur l'un des pignons d'arbres à cames et pour rendre le démarrage plus facile, un allumage à bobine et batterie fournit à la place d'un magnéto et en 1932 on passe à l'embrayage à disque. C'est à cette époque que Douglas Hawkes se fixe en France où Ernest Elridge lui trouve un emploi à Montlhéry, Hawkes se lie d'amitié avec une jeune femme, Gwenda Steward, sœur de " Glubb Pacha", un général britannique, né en 1897 qui s'est distingué entre-autres au Moyen-Orient où il a commandé la légion arabe de 1939 à 1956. Gwenda vient à Montlhéry parce que les femmes ne sont plus autorisées à faire des courses de moto à Brooklands, ce qu'elle aime faire. Encouragée par Hawkes, elle se convertit à l'automobile, avec un Morgan "Super-Sports" à moteur JAP 998cm³ elle établit sur l'autodrome de Montlhéry plusieurs records : en 1929, 163km/42 dans l'heure et bat le record des 5 kilomètres lancés avec 171km/h. Avec "Sammy" pilote d'usine Bentley et chroniqueur sportif de la revue "Auto car" comme pilote, elle roule 12 heures à la moyenne de 116km/h et 24 heures à 104km/h14 malgré une panne de moteur à cette dernière tentative.



En 1932 l'arrière du modèle Sport devient plat et accueille une roue de secours; les Morgan ont maintenant des roues démontables.

(à suivre)

Jacque Frot-Renaud

PELLE MELLE



6 Les frimas passés, la MORGAN se substitue au 4x4 et redevient voiture de presque tous les jours, c'est ainsi que je me suis retrouvé à MARSEILLE, dans le quartier de la route d'AUBAGNE, lors d'une visite de famille, avec mission à 16h, d'aller récupérer une de mes petites filles, à la sortie du Lycée Marcel PAGNOL. Pendant que j'attendais l'heure de la fin des cours, sous l'œil sévère de quelques mamans qui pouvaient penser, eu égard à mon âge, que « je faisais la sortie des écoles » mon regard fut attiré par la dimension confortable des lettres dorées, indiquant aux passant que le lycée avait été dédié au célèbre écrivain.

Et me revint en mémoire, l'anecdote ayant trait, le jour de son inauguration, et rapportée par Yvan AUDOUARD, mettant en scène le dit homme de lettre et son ami Gaston DEFFERE, alors maire de la ville. Répondant à ce dernier et le remerciant de l'honneur qui lui était accordé, de son vivant, Marcel PAGNOL déclara : *Je suis très flatté de lire aujourd'hui, mon nom sur le fronton de cette belle école, mais, entre nous, je préférerais le lire, écrit à l'encre rouge, sur le cahier des punitions...*

Le lendemain, je regagnais VILLENEUVE, toujours au volant de la MORGAN et décidais d'ignorer l'autoroute au bénéfice de l'ancienne nationale pour me diriger vers le Nord et bénéficier du spectacle de la rade de I'EST AQUE, pour rejoindre MARIIGNANE et la N 118 qui me raccorderait à la mythique N.7 après avoir traversé SALON . J'étais encore sur la N 568, peu avant GIGNAC LA NERTHE, lors que le panneau indiquant LE ROVE m'interpella, je n'étais jamais allé dans ce petit village, situé au dessus d'un tunnel marin aujourd'hui condamné, reliant la mer avec l'étang de BERRE.

Je me suis retrouvé sur la petite place d'un village provençal, identique a ceux, si bien décrits dans les oeuvres de l'écrivain et excepté quelques voitures aux lignes modernes, qui juraient à coté de la MORGAN, on aurait pu penser se retrouver en 1938...l'accueillante terrasse d'un café m'attendais, je m'y assis.

Les joueurs de boules étaient en action...je n'eu pas le temps de commander que déjà, un commentaire flatteur sur la MORGAN, vint d'un consommateur solitaire d'une table voisine; c'était un homme de métier, car il n'usa pas de l'interrogation usuelle concernant le châssis en bois ? se souvenant d'un ami

d'autrefois qui avait aussi une MORGAN avec le moteur à l'air, nous fîmes conversation...il était d'un âge certain et avait été chauffeur de taxi dans la ville phocéenne avant de prendre sa retraite au ROVE depuis déjà longtemps.

J'en profitais pour savoir si l'on fabriquait toujours, ici, le produit spécifique qui avait fait la réputation du ROVE, c'est-à-dire ces délicieux petit fromages de chèvres, *les brousses du ROVE* ?

Il me répondit que, comme à BANON, ces fromages étaient en voie de complète disparition, victimes des directives de BRUXELLES, et n'allaient plus exister que dans la mémoire des anciens.

Et, à propos d'anciens, savez vous, me dit-il que les chèvres du ROVE, avaient été célèbres, en 1915, non pour le produit de leur lait, mais pour leur contribution à l'effort de guerre: en effet, débarqua un jour à MARSEILLE un régiment Indou, composé de GOURKHAS qui ne se nourrissait que de viande caprine. Ils étaient cantonnés au Parc BOREL Y dont la pelouse souffrit beaucoup car leur rite exigeait de cuire la viande, à chaque cuisson, sur une terre vierge! !et pour cela, ils découpèrent la pelouse, au jour le jour.

Et c'est LE ROVE qui fut le fournisseur quasi exclusif de leur viande.

Le régiment devant monter en ligne, il fallu prévoir de l'alimentation, l'Intendance britannique rédigea donc un télégramme ainsi conçu: *Tenez prêt trois cents chèvres pour GOURKHAS*, ce qui en anglais donna : *Keep ready three hundred goats for GOURKHAS*.

L'écriture du message était hâtive, saccadée, la plupart des lettres ouvertes...le télégraphiste de service hésitait sur le mot goats, c'était une âme sensible aux contingence de la virilité et pensant qu'il s'agissait de soldats éloignés depuis déjà longtemps de toute compagne, il transmis : *Keep ready three hundred girls for GOURKHAS*.

Le réceptionnaire transmis le télégramme tel quel à l'échelon supérieur, qui pensa que les GOURKHAS étaient de véritables obsédés, mais exécuta. ...

C'est ainsi qu'on se mit en chasse, à PIGALLE, MONTMARTRE, et MONT-PARNASSE, avec un zèle diligent afin d'honorer la commande, on prétend même que certains jeunes officiers poussèrent le scrupule jusqu'à échantillonner la marchandise par de discrets sondages.

Deux jours après, partait pour MARSEILLE un télégramme : *malgré actives recherches, n'avons pu trouver que deux cent soixante dix...* Et l'intendant anglais de rouspéter en pensant que *ces français, tous des incapables ...*

Et mon interlocuteur de me dire *voilà comment les chèvres du ROVE défuntées au Parc BORELY et cuisinées sur une terre vierge, eurent pour leur succéder des danseuses qui prétendaient l'être.*

Guy Burnat

*La photo qui illustre cet article est issue du site internet :
perso.wanadoo.fr/philippe.pocachard/ Tourisme/le_rove.htm.*



LES MOG FRANÇAIS DEPUIS LEUR CREATION

8

MOG : diminutif de Morgan...non, non, en Anglais in the texte, initiale de Morgan Owners Gathering. Nous n'allons pas exiger des nouveaux membres qu'ils sachent aussi s'exprimer dans la langue de chat qu'espère.. Ils ont déjà fait l'effort non seulement de sacrifier leurs économies pour acheter une auto (anglaise) immobile mais en plus ils arrivent à la rendre mobile. A chaque jour suffit sa peine. Or, donc Morgan Owners Gathering signifie in French dans le texte : Réunion de Propriétaire de Morgan soit RPM. Je n'insiste pas car à Stratford on Avon (lieu de naissance de Chat Qu'espère) cela signifie Round Per Minutes. Vous me suivez, regardez bien votre compte tours Smith, juste derrière le volant, le truc gradué de 0 à 80 avec une barre rouge entre 50 et 60 suivant les modèles. C'est la vitesse de rotation de votre moteur et la petite barre rouge est la limite à ne pas dépasser. Bref, vous possédez une Morgan...à moins qu'elle ne vous possède et quoiqu'il arrive vous n'échapperez pas à ses origines... vous serez bien un jour ou l'autre obligé de vous référer au Collins ou à l'Harraps, dictionnaires de référence pour espérer éviter contre sens et faux amis.

Tous ceci pour vous dire que le MCF, Morgan Club de France, organise chaque année depuis 1980 un MOG, international s'il vous plaît, et quasiment tous les ans. Avant d'aller plus loin, sachez que le MCF a été l'initiateur de ces réunions sur le Continent. Comme vous le savez les Anglais ont tout un vocabulaire d'une diplomatie "so british" pour désigner ce qui n'appartient pas aux Iles Britanniques. Et encore que sur leur domaine c'est un jeu de sémantique des plus savoureux : vous avez le United Kingdom (UK) qui regroupe l'Angleterre, le Pays de Galles, l'Ecosse et l'Irlande du Nord, vous avez l'Angleterre que nous confondons avec le Royaume Uni dont elle n'est qu'une partie. Les British Isles qui outre le UK inclus la République d'Irlande, les Channel Islands ou Iles Anglo-Normandes avec leur statut particulier. Que quand nous parlons de la Manche, les Anglais parlent du British Channel...alors pour ce qui n'appartient pas aux îles...vous avez droit à tout : Continental c'est en face de l'île et par extension la France, la Belgique, la

Hollande, l'Allemagne, Overseas, au delà des mers, les USA, encore que de temps en temps ils disent pour ce pays "the Colonies", bien qu'ils l'ait perdue en 1776!!!, mais aussi toute terre se trouvant à une certaine distance de la maison mère. Enfin pour les pays indignes d'avoir des relations avec the United Kingdom, the "foreign countries", les pays étrangers, mais cette traduction littérale ne reflète pas le mépris qui s'y attache car étymologiquement "incompréhensible", "hors du commun", "né ailleurs". Y'a du Le Pen là dessous ou je me trompe.

Alors voilà t'y pas qu'en 1980 des "foreigners continentaux", donc "des hors du commun en face de l'île" ont organisé un MOG et en plus des Froggies, des mangeurs de grenouilles, des Français. Ce fut un tel succès que la tradition perdue et que les Rosbifs nous assurent à chaque fois d'une présence des plus sympathique. Comme quoi à défaut d'une voiture fiable, l'amitié qu'elle engendre est, elle, indéfectible.

Beaucoup d'entre vous nous demandent régulièrement où ont eu lieu les différents MOG. En voici donc la liste. Avant que vous n'en preniez connaissance je voudrais une fois de plus et ce ne sera pas la dernière, remercier tous ceux qui ont eu l'enthousiasme et le courage de se lancer dans l'organisation d'une telle aventure avec une mention particulière pour ceux qui ont eu l'audace de remettre le couvert à quelques années d'intervalle. Merci à vous tous et longue vie au MOG. Nous nous sommes permis de citer les Présidents en exercice lors de ces MOG, car sans eux, et sans minimiser les talents des organisateurs, le MOG n'aurait pu avoir lieu.

Au fait, comptez bien, avec les aléas qui ne nous ont pas permis certaines années d'organiser l'événement, celui que vous venez de vivre au Touquet était le 20ème..pas mal !!! (Hors Tour de France, évènement particulier pour ne pas dire exceptionnel que nous devons au Dabe).

1980 MOLSHEIM - organisé par Aimé GRAELING.

Jean-Christophe FROT Président.



1981 PONTIVY

organisé par Janot HELO.

Jean-Christophe FROT Président.

Peter MORGAN participant.

1982 SALON DE PROVENCE – organisé par Maurice LOUCHE. Jean-Christophe FROT Président. Charles MORGAN participant.

1983 TOURAINE - organisé par Douglas HALLAWELL. Jean-Christophe FROT Président. Peter MORGAN participant avec le prototype de la nouvelle +4 alors équipée du Fait 2 litres double arbre

1984 LE VESINET

organisé par Christiane BERNARD.

Jacque FROT-RENAUD Président.

Peter MORGAN participant en 3 roue F Super.



10



1985 PAU

organisé par Maurice CHARPENTIER.

Jacque FROT-RENAUD Président.

1987 FREVENT

organisé par Jacque FROT-RENAUD Président.

1988 AVIGNON

organisé par Guy BURNAT, Philippe AVON
et Maurice LOUCHE.

Jacque FROT-RENAUD Président.

Peter et Charles MORGAN Participants.



1989 CHARLEVILLE MEZIERES

organisé par Bertrand MOUTARD MARTIN. Jacque FROT-RENAUD Président.



1990 FALAISE

organisé par Michel GAINANT.
Jacque FROT-RENAUD Président.



1992 NEDDE

organisé par Jacque FROT-RENAUD
Président.

1993 CANNES – organisé par Jean-Pierre THEVENIN et Patrick DREVON.
Jacque FROT-RENAUD Président.



1994 ARDECHE

organisé par Bernard CHEVALIER.
Jacque FROT-RENAUD Président.



1995 FONT ROMEU

organisé par Martine et Michel COUMES.
Jacquie FROT-RENAUD Président.

1997 LIMOGES

organisé par Jean-Marc LASKAR.
Michel BRAUN Président.

1998 CANNES

organisé par Jean-Pierre THEVENIN.
Michel BRAUN Président.

1999 BORDEAUX

organisé par Alain HERMAN.
Michel BRAUN Président.

2000 LE GRAND BORNAND

organisé par Etienne CHEVALIER.
Michel BRAUN Président.

2001 TOUR de France

organisé par Michel BRAUN et ses délégués.



2002 PAU

organisé par Maurice CHARPENTIER,
Brian CRABTREE et Patrick PERRIN.
Michel BRAUN Président.

2003 LE TOUQUET - organisé par Alain HERMAN Président.

Jacquie Frot-Renaud
Jean Christophe Frot



GERBEROY 19 MORGAN AU PLAISIR

C'est à chaud qu'il faut relater une sortie, dans l'émotion encore fraîche des impressions reçues, ça tombe bien, il faisait 35 à l'ombre. Dimanche 22 juin 2003 Jean-Louis MOREAU dit Beaumanières nous a organisé une journée culturelle-nique, dans le Vexin.

Dès 8h 30 nous sommes dans nos Morgan faisant office de sauna, nous cuisons doucement dans notre jus, la tête au vent nous filons vers Beauvais, nous avons préalablement rendez-vous à Auvers sur Oise, mais les Mollahs s'immolant par le feu dans cette petite ville jusqu'ici tranquille, nous avons préféré éviter ce surcroît de chaleur et nous sommes allés directement à Beauvais, quand je dis, directement, c'est une façon d'écrire qui ne convient pas à la réalité, Jean-Christophe propose un chemin et Alain qui est en tête en suit un autre, il n'en fait qu'à sa tête. Sans flèche pour indiquer ses sorties à droite et à gauche, on saute d'une route à l'autre dans un paysage jalonné de zones plus industrielles qu'industrielles et de pylônes à haute tension, ça ne vaut pas le Ventoux !

A 11h 05 nous sommes au rendez-vous devant la cathédrale Saint-Pierre où Jean-Louis l'index pointé sur la montre nous reproche par cette attitude nos 5mm de retard; rapidement garé nous enchaînons une visite guidée par un monsieur très gentil, souriant et modeste qui essaie, "un peu d'histoire" pour les 40 mécréants peu disciplinés que nous sommes. J'ai retenu : qu'au Moyen Age le christianisme a été prêché par Saint Lucien, le pauvre pour la peine a été décapité à Montmille (donc Montmille a évité si on veut garder toute sa tête). Nous admirons l'Evêché, splendeur de la Renaissance, Beauvais ville martyre à la croisée des chemins,



prises par les barbares, les romains, je passe sur la litanie des supplices subis par cette ville, j'en arrive à la deuxième guerre mondiale dont les témoins éclaircissent sérieusement leurs rangs depuis une dizaine d'années, et Beauvais une fois encore fût détruite, comme Carthage, et toujours renaît de ses cendres. La cathédrale Saint-Pierre dans un triste état mériterait les efforts d'un Viollet-Le-Duc et d'un Prosper Mérimée pour restaurer enfin cette merveille. Voilà 50 ans que je viens à Beauvais et cette pauvre cathédrale est toujours flanquée d'échafaudages, on y fait des réparations à la petite semaine, pendant qu'on donne des crédits pour construire autour un "bunker" faisant office de musée tellement laid que l'architecte qui l'a conçu s'en est pendu; comme a dit un de nos membres plein de bon sens "dommage qu'il ne l'ait pas fait avant la construction".

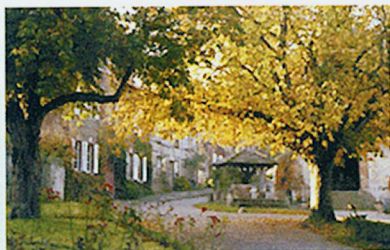
14

Pierre Cauchon, célèbre pour son intervention au procès de Jeanne d'Arc, était Evêque de Beauvais, il était si insupportable ce Cauchon que déjà avant le procès de Jeanne les beauvaisiens l'avaient chassé de son siège épiscopal en 1429 pour faits de collaboration avec les Anglais et les Bourguignons, c'est du propre ! Contre ces derniers les femmes de Beauvais furent les plus acharnées à la défense de leur ville, quand Charles le Téméraire les assiégea c'était en 1472 la chef de file fût Jeanne Laîné, la fameuse Jeanne Hachette (rien à voir avec les éditions du même nom, hein les petits !).

En 1918, pauvre Beauvais, toujours au premier rang, c'est dans cette ville qu'était le grand quartier général anglais et celui du Général Nivelle, dont on connaît bien le chien à cause : " De Cadet-Roussel qui comme le chien de Nivelle s'enfuit quand on l'appelle". Foch fût nommé dans cette ville Généralissime des armées Alliés le 3 avril 1918, il était tant on allait perdre la guerre par manque de cohésion la pagaille nous est plus familière que l'ordre.

A la deuxième guerre mondiale du 6 au 9 juin 1940 les Allemands détruisirent la presque totalité du vieux Beauvais, trésor architectural des 15e et 16e siècles disparaissent. Une petite maison miraculeusement préservée fût déplacée du centre de la ville avec les mêmes précautions que le temple d'Abou Simbel, reconstruite pièces par pièces à l'ombre de la cathédrale Saint Pierre.





Beauvais grâce à Colbert depuis 1664 possède la manufacture nationale de tapisserie rattachée à la manufacture des Gobelins; Beauvais est célèbre par le vitrail, la céramique, les carrelages. J'ai encore retenu que François 1er pour qui les évêques avaient versé une grosse contribution au paiement de la rançon du Roi alors prisonnier de Charles Quint à Pavie montra sa reconnaissance en payant une part de la construction de la cathédrale Saint-Pierre, c'est pourquoi autour du parvis sud on voit, sculptées des hermines, des salamandres et des fleurs de lys, pour indiquer le parcours à suivre sans guide si l'on veut, il y a au sol des clous en cuivre ornés d'une salamandre, j'aurais bien voulu en avoir un, mais ils sont bien rivés au sol, tant pis, après les barbares, les vandales !

A 12h30 saturés d'histoire, à cheval, nous revenons à nos voitures, un vieux monsieur admire mon Morgan, il me pose quelques questions et me dit :

- vous roulez toute seule la-dedans ?

- oui

- Et vous n'avez pas peur de vous faire assassiner ?

- Pas à l'allure à laquelle je roule ! on n'en n'est pas là tout de même !

C'est la première fois que l'on me pose cette question, je suis surprise, je vais y réfléchir, ça m'inquiète, je pense à Spartacus, à Damien, à Kerensky, C'est toujours par une phrase anodine que commence les grandes révolutions !

Nous partons au lac du Canada, "et midi à 14h" nous voient installés sous un immense saule dont l'ombrage nous apporte la fraîcheur dont nous avons besoin pour pique-niquer. Les filles ont rivalisées d'ingéniosité culinaire pour régaler la compagnie : hors-d'œuvre, pâtés de poisson fort apprécié, saucisson, tranches de porc, pâté creusois, fromages en tout genre, quatre quart aux pommes, clafoutis, tout passe d'une table à l'autre, certains boivent dans des gobelets en argent, quel luxe ! le vin passe d'un verre à l'autre, suivent café et pousse café et même on boit de l'eau. Nous avons reçu un sac avec Coca-Cola frais et jus



16 d'orange, tee-shirts, poches portable, etc. Jean-Louis s'est donné le mal d'aller chercher ça chez Harrari qui bien que ne pouvant se joindre à nous à tenu à nous faire ce cadeau.

Notre président Alain Herman est venu du Touquet avec sa famille Monique sa femme et leur fille Caroline, j'avais quitté une enfant, je retrouve une jeune fille charmante, comme le temps passe !

Le repas terminé, à cheval et nous filons à Gerberoy but de notre voyage, délicieux village perché sur une colline, couvert de roses pompons, trémières et autres, nichées dans une débauche de verdure qui va du vert tendre au vert noir, c'est un paradis. nous errons au grè de nos choix dans le village, à 4h Jean-louis nous convie à boire le dernier verre de l'amitié et c'est vrai ce que me dit Alain Scheidlé : " Nous sommes une quarantaine et nous n'avons pas le temps de parler à tout le monde, quel dommage ". Mais quel bonheur d'être ensemble, de dire n'importe quoi pour se rendre intéressant, je ne connais rien de plus plaisant que "faire l'amitié".

Seul Etherington nous a manqué, une panne l'a retenu sur place, je souhaite une prochaine rencontre, nous avons tant de plaisir à le voir parmi nous.

C'est l'heure du retour, chacun repart dans son sauna roulant, encore une belle sortie à l'actif du MCF. Merci Jean-Louis.

Jacquie Frot-Renaud.

Ndlr : J'ai eu un mal fou pour illustrer cet article. Je n'ai p s réussis à trouver une photo digne de ce nom de la cathédrale de Beauvais. Par contre les très belles photos de Gerberoy sont issues d'un site perso qui mérite le détour pour ceux qui n'ont pu nous accompagner. <http://perso.wanadoo.fr/jean-pierre.his/>

Ce site, crée en 1998, par Jean-Pierre His (Restaurant l'Ambassade de la République de Montmartre), restaurateur passionné de Gerberoy, est destiné à favoriser les échanges culturels et touristiques de son beau Village.

Enfin comme je suppose que les appareils photos des participants ne pouvaient plus fonctionner du fait de la chaleur caniculaire, il nous a fallu plonger dans nos archives pour retrouver quelques Morgan   Gerberoy. Il s'agit d'une sortie du Club effectuée déjà dans ce magnifique village en 1991.



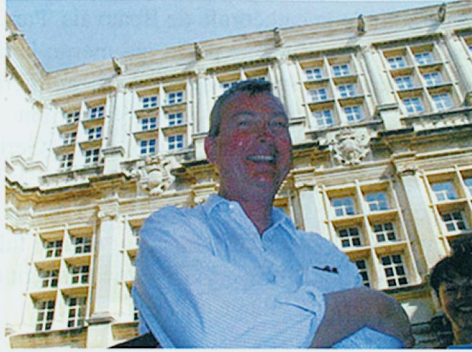
MANUEL TECHNIQUE

Dédié aux Morgan 4 roues, le manuel traite de tout ce qui est spécifique à nos voitures. Vous ne trouverez donc rien sur le moteur ou la boîte qui sont issus de la grande série et pour lesquels il existe déjà une documentation en français. Par contre l'entretien de la suspension avant, le changement des bagues en bronze, la partie chassis, freins, capote etc... y sont traités de façon exhaustive et illustré de nombreux croquis explicite.

Pour vous le procurer envoyer un chèque de 32 Euros, port compris à :

Jean Christophe FROT
40, avenue de Ségur
75015 PARIS

Pour chaque exemplaire vendu 10 Euros sont reversés au Club.



HOMMAGE A ALAIN SCHEIDLE

NOTRE SUPER INTERNAUTE.

Internet : je me mets sur ordinateur sur le tard; voilà mes étonnements : il n' y a pas de manuel correct d'utilisation, votre professeur devant vos difficultés ne vous explique pas ce que vous devez faire pour les résoudre, il attrape la souris et tout en vous disant : "vous voyez, c'est tout simple, vous cliquez là, vous obtenez recherche, il ne vous reste plus qu'à cliquer là, là, et là et le tour est joué". Vous n'avez eu le temps de rien voir, l'écran s'est éteint, rallumé, vous présentant divers tableaux que vous n'avez même pas eu le temps de lire, vous avez à peine vu la petite flèche courir de droit à gauche, de haut en bas. Comment faire des progrès dans ces conditions d'apprentissage?. C'est comme si, pour apprendre à conduire on se contentait de voir conduire et à force de penser que l'on peut conduire, alors qu'on a jamais eu les pédales sous les pieds et le volant dans les mains.

En fait, pour progresser il faut se débarrasser du professeur et commencer à errer lamentablement avec la souris en main, un peu de logique dans le cerveau, beaucoup de bonne volonté, et de patience. Le malheur c'est l'invention du vocabulaire des initiés fantaisistes, où on perd son latin d'autant plus facilement qu'il nous en reste si peu: par exemple : "De nombreux sites proposent "Tutoriaux" si je vais au Grand Larousse Illustré, je trouve : "se dit de ce qui a rapport au système d'éducation dans lequel les élèves, au lieu d'être internes, logent chez un professeur" !! Alors que là je pense qu'il est employé comme le mot tuteur au sens figuré, appui, soutien, protecteur; rien à voir avec "tutorial, e, aux". Il faut donc avant même de lire sur le site l'aide qu'il est supposé nous apporter, "décoder" ou traduire dans notre langage la signification du vocabulaire employé, tout est fait pour rendre ésotérique, accessible à une "élite" l'art et la manière de s'en servir.

Si je passe du Morgan à Internet c'est que le MCF a son superinternaute et je veux faire savoir le travail qu'il accompli bénévolement avec ses méninges pour satisfaire tous les www.coucoucemoi.meuvla,titilleurs de la souris.

Nous allons passer aussi à la photo téléphonée : large écran couleur "tactile", allons bon! c'est le vocabulaire ordinateur qui recommence qu'est ce que c'est : "une couleur tactile?. Une couleur qu'on peut toucher ..., du regard?. Qui rappelle ceux de PDA, moi je connais PPDA parce que je commence à radoter...peut-être. ça veut peut-être dire : portable des ânes, il dispose de la fonction MNS ouf ! je n'aurais pas deviné. "une attention particulière a été porté sur son ergonomie" Ça doit être une maladie grave; le P800 facilement synchronisable avec un PC. outlook et lotus, ce dernier je le mets dans les WC. En plus des 12 MO de mémoire interne, est-ce qu'une mémoire externe existe, Ah oui! mon agenda. Le P800 peut recevoir un memory Stick de 16 MO. Pour les moments de détente le P800 peut également lire des séquences vidéo ou des fichiers musicaux, le bottin sûrement aussi, saine lecture au format MP3.

Bref Ah oui! merci un appareil séduisant, net, pratique, dont le point faible réside dans un prix élevé : 1000 euros et vlan! au moins le prix reste visuellement accessible à tous.

Celui qui voudra bien traduire cela en clair aura une récompense.

Jacquie Frot-Renaud.

A ce propos une note de notre Super Internaute et de notre Président

"Merci de bien vouloir vous connecter sur le site internet et vérifier vos adresses E-mail enregistrées dans le fichier du club. Les mettre à jour si nécessaire car il y a beaucoup de retours de message pour erreur d'adresse"

PETITES ET GRANDES NOUVELLES.

Voilà une année riche en événements venant de l'usine. Comme quoi même chez Morgan, ça bouge. Tachons de prendre cela dans l'ordre.

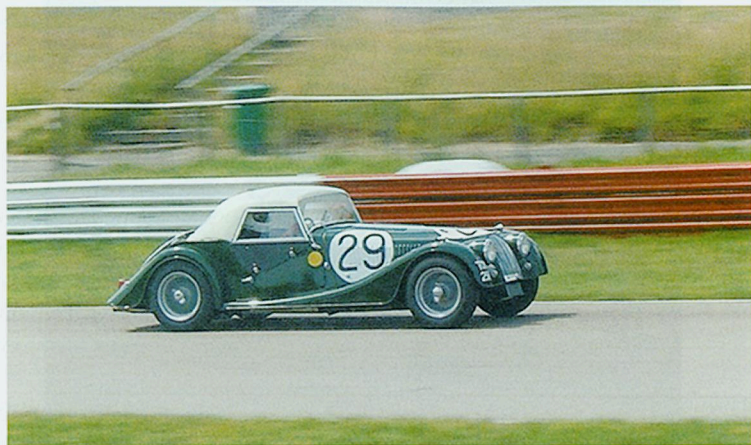
MORGAN LE MANS REPLICA :



La version 2002

C'est en Août 2002 que l'usine annonce la production d'une série limitée de 40 4/4 et de 40 +8 pour commémorer les 40 ans de la victoire de classe aux 24 heures du Mans. Livrée verte dite British Racing Green, hard top blanc, capote en option, tableau de bord avec compteurs à fond ivoire, sièges spécifiques et pas de pare chocs, tout cela pour être au plus près des spécifications de TOK 258 que d'aucun d'entre vous ont pu voir ou revoir au Mans Historique en septembre 2002. Inutile de vous dire que les 80 voitures ont trouvé preneur quasiment dans la journée. Mais ce n'est pas la première fois que Morgan célèbre l'une de ces succès en compétition par un modèle spécifique. En 1938, Miss Prudence Fawcett fait préparer par un de ses amis, agent Aston Martin, une 4/4 Coventry Climax pour Le Mans qu'elle terminera 2ème de sa classe à plus de 92 km/h de moyenne. L'usine qui avant l'épreuve ne voulut pas entendre parler de cette tentative, se trouva soudain intéressée après l'épreuve et mis au catalogue la 4/4 Le Mans replica avec la TT replica pour célébrer la participation de l'usine à cette épreuve, le Tourist Trophy. Les Replica avaient une carrosserie allégée avec à l'avant des ailes type "moto", une seule roue de secours à l'arrière avec un dessin de la poupe qui se rapproche des Morgan "modernes" et bien entendu un moteur un peu plus

puissant leur permettant d'atteindre aisément 80 mph (128,72 km/h exactement!!!).
Au total 8 voitures TT ou Le Mans replica furent produites.



L'originale, au Mans Classic

UNE AUTRE SERIE LIMITEE :

Série spéciale 35 ans de la +8 pour 2003 que vous pouvez commander directement sur le site Internet. L'usine propose avant l'arrêt définitif de la +8 début 2004 une série d'environ 80 +8 pour l'Europe et une centaine pour les Etats Unis. Lors de l'arrêt du modèle en 2004, ce seront un peu plus de 6000 +8 qui auront été produites, un record pour l'usine (pour mémoire c'est trois jours de la production d'une Clio ou autre 206 !!!). Je n'ai pas de détails sur les spécifications mais il semble que les différences ne seront que cosmétiques.



L'AERO 8 ET LE MANS :*L'Aero 8 aux essais à Spa*

L'usine avait misé sur une participation renforcée au Mans 2003. En mars l'équipe avait été officiellement présentée à la presse, la voiture avait bénéficié des enseignements de l'année passée, bref tout suivait son cours normalement, quand l'ACO, pour une raison que l'on ignore, ne retint pas l'engagement de la Morgan pour 2003. Du coup l'usine participe à quelques courses du championnat FIA GTN et du championnat British GT. Et pas des moindres avec les 24 heures de SPA FRANCORCHAMPS. Et surtout à cette occasion l'usine fait appel à un pilote de renom...avec un Cocorico digne de l'emblème du Club puisqu'il ne s'agit rien moins que de Jacques Laffite.

Classée 42 aux essais toutes catégories, la course c'est hélas terminée au bout de 3 heures sur accident. Sous une pluie battante, la voiture perdit brutalement toute puissance et le véhicule suiveur ne put l'éviter, heureusement sans dommage pour les pilotes.

Voici le communiqué de presse d'avant la course :

Morgan apporte une touche de la magie GT à Spa

L'équipe de course GT de Morgan lèvera le voile sur la Morgan Aero 8 GT 2003 pour sa première apparition publique en course au départ des prestigieuses 24 heures de Spa le 26 juillet.

Après avoir surmonté de sérieux revers cette année, notamment avec le rejet de sa demande d'engagement aux 24 heures du Mans et les problèmes d'homologation

rencontrés lors de la course de Donington du championnat GT FIA, l'équipe a retrouvé le moral après les excellentes performances de la voiture lors de récents tests et la confirmation que la légendaire vedette française de la F1 Jacques Laffite en partagera le volant avec les pilotes réguliers de l'équipe, Neil Cunningham et Paula Cook.

Le chef d'équipe, David Dowse, a commenté : « L'année a certes été difficile jusqu'à présent, mais nous sommes vraiment enthousiasmés par la voiture et le moral est bon. Cette équipe est spécialisée dans les courses d'endurance de 24 heures et nous sommes impatients de passer à l'action après tout ce dur travail de préparation. Il est fabuleux de courir sur l'un des plus beaux circuits du monde et nous sommes enchantés du soutien que nous recevons des fans du monde entier. Ils nous ont déjà encouragés pendant des heures sombres et nous savons que bien des gens seront avec nous pendant toute la nuit à Spa. »

L'exceptionnelle expérience de la course de Morgan, la sympathie, l'ouverture et le courage à toute épreuve de l'équipe ajouteront sans aucun doute une touche magique à l'une des plus grandes épreuves sportives au monde.

Les chances de Morgan dans cette course ? David Dowse se veut philosophe : « 24 heures, c'est long, très long sur une piste de course et tout peut arriver. Notre premier objectif est de rester sur le tarmac et de finir la course. Après, nous verrons bien. C'est avant tout de l'équipe qu'il s'agit et de notre capacité à tous à aller puiser dans nos forces et dans l'esprit d'équipe. Pour moi, c'est ce qui rend l'aventure si passionnante. Dans mon livre, quiconque termine une course de 24 heures est un vrai gagnant. »

Souhaitons que le succès soit rapidement au rendez vous et pourquoi pas au Mans en 2004.



LA MORGAN RUNABOUT :

24

Arrivée d'une petite dernière au catalogue à l'automne 2002. La Morgan 4/4 Runabout. Que signifie Runabout, littéralement "vagabonde", je trouve que cela lui va bien. Dans l'automobile, cela signifie "voiturette", c'est pas mal non plus mais d'aucun trouveront cela un peu restrictif. La Runabout se veut une version économique (à £ 22000 quand même) de la 4/4. Pour ce faire pas d'options possibles, bleue, blanche ou rouge sont les seules couleurs disponibles, pas de louvres sur le dessus du capot et des sièges recouverts de tissus, jantes à rayons peintes.

Comme Aero, le nom Runabout a déjà été utilisé par Morgan au temps des trois roues. Ce fut même le premier nom donné au modèle présenté par HFS au salon de Londres de 1911. Cette dénomination perdura jusqu'au début des années trente et désignait le modèle d'entrée de gamme.

PRESCOTT 13 & 14 SEPTEMBRE 2003 :

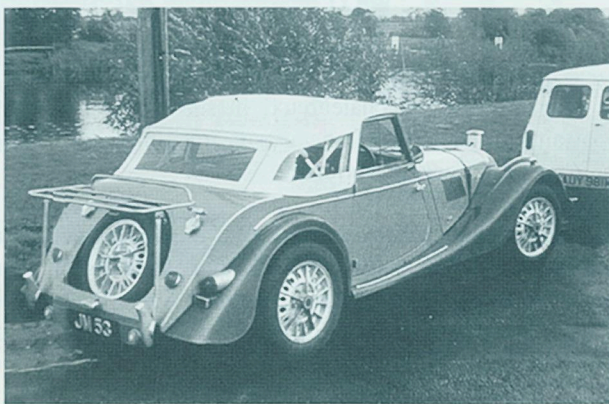
Quand vous lirez ces lignes, aura eut lieu la célébration des 35 ans de la +8 à Prescott avec parade, flonflon, course de côte mais surtout la présentation de son héritière et petite sœur de l'Aero 8, l'Aero 6.

PICKERSLEIGH ROAD :

Contrairement à ce que je vous avais annoncé dans le News 86, l'usine ne déménagera pas, en tout cas cela ne semble plus à l'ordre du jour. Cela ne doit pas vous empêcher de faire le pèlerinage, car seul un pèlerin ayant fait sept fois le chemin de Malvern est un vrai morganiste.

PLUS TRISTE :

Jane Morgan, première épouse de Peter et mère de Charles nous a quitté le 14 juillet 2003. De par son apport personnel pendant les années 60, elle avait permis à la marque de passer le cap difficile de ces années où notre passion était encore trop jeune pour être une voiture d'exception et déjà trop vieille pour être une voiture moderne. Peter avait produit pour elle le seul exemplaire de la +8 drophead coupé à boîte automatique!!!. Que sa famille trouve dans ces lignes l'expression des plus sincères condoléances du Morgan Club de France.



*Les photos de ces "petites et grandes nouvelles" ont été reproduites
grâce à l'aimable autorisation de la Morgan Motor Company.*

STOP PRESSE SPA .

Après trois heures de course sous une pluie diluvienne l'Aero a été percutée par une Porsche entraînant son abandon, heureusement sans dommage pour les pilotes.



Paul Egerton-Vernon

JERSEY EN MAI

Il est élégant, réservé, chaleureux, mesuré en toutes choses, c'est un gentleman, parfait bilingue anglo-français, son royaume c'est Jersey, vous l'avez donc reconnu c'est Paul Egerton-Vernon.

Nous avons découvert Jersey grâce à lui et son équipe, accueillis à notre arrivée au port, avec de ces petits cadeaux qui entretiennent l'amitié, nous y retrouvions nos meilleurs amis anglais venus de Grande Bretagne les Keith, les Worrall, les Charlesworth et parcourions avec nos Morgans les routes fleuries d'hortensias, de camélias, de jonquilles. De St.Héliier à Bouley Bay nous filions par de petites routes à Bonne Nuit baie, sur l'île beaucoup de routes ont des noms français, rue de Cambrai, rue d'Egypte, rue du pot du Rocher; le long des routes on respire l'odeur délicate et suave des ravenelles aux couleurs éclatantes. il ne faut pas manquer la visite au manoir St.John's avec ses allées de palmiers séculaires.

C'est à Jersey que Danyela et moi avons découvert Lily Langtry, fille d'un pasteur de Jersey, magnifique, voluptueuse, elle fut la maîtresse attirée d'Edouard VII, fils de Victoria, amie d'Oscar Wilde et de Sarah Bernhardt, couverte de perles qu'elle portait avec élégance et splendeur, elle finit ses jours à Monaco. A Jersey nous avons aussi découvert le zoo de Gérard Durrell.

Et puis n'y aurait-il à Jersey que Paul et Kerona Egerton-Vernon que nous y retournerions chaque fois que l'occasion s'en présente pour être sous leur charme.

Cette année je n'ai pas pu aller à Jersey et j'espérais qu'un ou qu'une de ceux qui avait eu ce privilège m'enverrait article et photo. Grâce à Alain Scheidlé j'ai eu les photos, alors pour le texte, j'ai fouillé ma mémoire et n'y ai trouvé que de bons souvenirs et des anglais et de l'île. Un grand merci à Paul Egerton-Vernon de supporter le Morgan Club de France, dans son petit royaume par la taille, mais si grand par le charme qu'il dégage.

Jacquie Frot-Renaud



Réception au Manoir Saint John.



ça va durer encore longtemps ces simagrées? est-ce que tu vas longtemps encore te foutres de nous?

Et le bouc répondit : *toujours par devoir et par tradition...*

-Comment par devoir et par tradition? est-ce que tu connaissais ce devoir et cette tradition quand tu chevauchais toutes les chevrettes et allez à tire larigot? est ce que tu n'est pas mieux installé dans cette belle étable que dans ton ancienne baraque en planche? et n'es tu pas mieux nourri? et ne t'a donc pas amené ici les plus affolantes chevrettes de la commune ?

-Je n'en disconviens pas.

-Mais alors pourquoi ne veux tu plus rien savoir; ni plus rien faire?

-Mais ne vous rendez vous pas compte, Monsieur le Maire, dit le bouc qui s'échauffait, mais ne vous rendez vous pas compte que maintenant je suis fonctionnaire!!

30

Et ayant dédaigneusement chassé un peu de paille blonde, avec sa patte gauche, le bouc du ROVE se retourna vers sa mangeoire avec calme et dignité.

N.d.l.r. : Nous pensons que le narrateur a puisé de larges extraits de ce récit dans un ouvrage de BARLATIER dont le titre est à lui seul savoureux : AU SUD DE TARASCON, édition TACUSSEL à MARSEILLE 1930.

Guy BURNAT

STOP PRESSE PRESCOT

Surprise, en tout cas pour moi, à Prescott pour les 35 ans de la +8. L'usine y a présenté le nouveau modèle et il s'agit d'une Morgan +6 et non d'une Aero 6. Je m'explique, j'avais entendu dire que la caisse qui fait tout le charme des Morgan, était condamnée à terme par nos autorités européennes pour cause d'insécurité. J'ai du me tromper, car c'est le V8 Rover qui risque de passer à la trappe.

Donc vous retrouvez la caisse que nous connaissons bien et dont la taille se situe entre la 4/4 et la +8. Tant mieux car je trouvais que les dernières +8, plus basses, plus larges, faisaient plus dragster et custom que vintage. Affaire de goût, bien sur. Quant à la motorisation elle est assurée par le V6 Ford de 3 litres, celui là même qui équipe les Jaguar et développant 220 BHP, soit 20 de plus que l'actuel +8. On ne perdra donc surement pas en performances, peut être en agrément de conduite pour ceux qui préfèrent avoir des chevaux partout comme c'est la cas sur le V8. Enfin le prix affiché à 36 000 £ soit 55 000 Euro.

HISTOIRE VRAIE

Un gentleman.

Janot Helo, délégué Ouest de l'époque nous a concocté un Mog qui restera dans les mémoires. Entre autres nous avons décidé d'inviter Peter Morgan et comble de bonheur pour la manifestation et le Club, Peter a accepté de ce joindre à nous.

Vous voyez déjà les affiches qui seront placardées dans Pontivy et ses environs : MOG Pontivy en présence de Peter Morgan constructeur et Président de la Morgan Motor Company. Pour nous c'est comme si Ettore réssucité assistait à une réunion Bugatti, Gabriel à une réunion Voisin. Bref notre fierté est grande et compte tenu du budget préparé de main de maître par Janot nous pouvons nous permettre d'offrir le séjour à Peter.

Il nous a prévenu qu'il arriverait vendredi après midi et ce n'est pas sans impatience que j'attends à l'entrée de l'hôtel la +8 "Présidentielle" bleue métalliosé, immatriculée BUY 600 M. L'exactitude étant la politesse des rois, Peter arrive comme prévu vers 17H et bien entendu je l'accompagne pour prendre possession de sa chambre.

Etant un instant sollicité par l'arrivée d'autres participants je me vois obligé d'abandonner notre hôte de marque pendant quelques instants. Soucieux de confirmer à l'hôtel que la note de Peter sera à mettre sur le compte du MOG, j'en averti la réception.

- Ne vous inquiétez pas, c'est déjà payé.

Je savais que Janot avait prévu de tout réglé à la fin du MOG, je m'enquiers donc de savoir qui a payé.

- Bien, le Monsieur; quand il a pris sa chambre. Monsieur...? Monsieur...? oui c'est Monsieur Morgan qui a déjà payé son séjour.

Me voilà confus.

Quelques instant plus tard Peter redescend et je ne manque pas de lui confirmer que le Club a le très grand plaisir de lui offrir son séjour, qu'en Français, inviter signifie que l'on reçoit les hôtes et que par conséquent il n'ont pas à prendre en charge leur séjour.

Et là Peter me fait une réponse qui me laissera sans voix.

“- Bon, Jean Christophe, d'abord je suis très honoré d'avoir été invité au MOG Pontivy, ensuite vous n'avez pas voulu que je m'acquitte de l'inscription au MOG. Alors laissez moi payer mon séjour:

Pendant trois jours Morgan va apparaître partout, dans les journaux, à la radio et à la télévision locaux. Vous me faites une remarquable publicité, je n'ai rien payé pour cela, mon séjour sera donc ma contribution bien modeste au succès du MOG et de la marque”.

Gentleman, vous avez dit.

Jean Christophe FROT

GARAGE ALBERT

Depuis 1954,
Importateur MORGAN exclusif pour la Belgique

VENTE VOITURES NEUVES ET OCCASIONS
ENTRETIENS
REPARATIONS
MODIFICATION DES PERFORMANCES
PIECES DETACHEES ET ACCESSOIRES



Accès aisé: Ring Ouest de Bruxelles (R0) sortie 13

84-86 rue Osseghem
B-1080 BRUXELLES

Téléphone (32) 2-410.64.43 - Fax (32) 2-410.89.65

A VOTRE SERVICE DEPUIS PLUS DE 45 ANS

