

the french morgan



sports car club

juin 1978



news n° 17

EDITORIAL

Comme vous le savez tous, le renouvellement des adhésions pour l'année 1978-1979 s'est effectué à partir du 31 Mars dernier . En plus des membres déjà inscrits l'année dernière nous avons le plaisir d'accueillir cette année de nombreux nouveaux adhérents dont vous trouverez la liste dans la rubrique "Nouvelles Brèves" . Au moment où j'écris ces lignes, le nombre des personnes à jour de leur cotisation 78-79 s'élève à 43 ; ce qui est déjà un résultat très satisfaisant.

Nous avons par contre déploré la défection d'un certain nombre de vieux membres . Il existe sûrement parmi ces derniers des amis qui, ayant vendu leur voiture ou ayant été déçu par le Club, souhaitent délibérément nous quitter . Mais, je suis certain que pour la très grande majorité d'entre-eux, il s'agit d'un simple oubli . Je lance donc un appel à toutes les personnes dont les noms suivant, pour qu'elles régularisent leur situation le plus vite possible : COUDERT, DOMINGUES, MARGOUX, PICARD, RICHARD, WATERLOT (région Ile de France) BARELLO, de la MORINERIE, ROBELEY (région Est) APROSIO et L'HOPITAL (région Sud-Est) ALSAMORA, CORNET, HOFF, LA FORE MALLEUS, MARTY et SCHEMLA (région Sud-Ouest) .

Le Président,

P.S : pour ceux qui trouvent le montant de la cotisation trop élevé (195 F) ils peuvent éventuellement se dispenser de payer la côte part que nous reversons au Club anglais , ce qui ramène la cotisation à 85 F . Bien entendu dans ce cas ils ne pourront pas bénéficier de l'abonnement à MISCELLANY et des services de la Boutique .

NOUVELLES BREVES

NOUVEAUX ADHERENTS

Depuis la mise à jour des inscriptions parue dans le NEWS n° 16, nous avons la joie et le plaisir d'accueillir parmi nous, plusieurs nouveaux morganistes. Ce sont :

- Pour la Région Ile de France :

- . Claude MAZARS 4/4 2 Pl.
46 avenue du Louvre - 78000 VERSAILLES
Attaché de Direction

- . Didier THEPENNIER 4/4 2 Pl.
79 rue Thomouse P 23 - Hôpital de la Maison Blanche
93300 NEUILLY S/MARNE Tél. 300 96 90

- . Hubert ASTOUL 4/4 4 Pl.
116 rue de Bellevue 92100 BOULOGNE
Cadre de Banque Tél. 766 56 12 (Bureau)

- Pour la Région Est :

- . Georges LEURS + 8
Rue du Parc Bertrance - GRAND DUCHE DU LUXEMBOURG
Directeur Tél. 20 9 86 (Bureau)

- . Gérard GRUHIER + 4 pl.
12 rue de Faïencerie - 54000 NANCY
Journaliste Tél. 36 48 50 (domicile)

- . François MARTINEAU 4/4 2 Pl.
2 avenue Jean Jaurès - 08 300 REHEL
Pharmacien Tél. 39 04 76 (domicile)

- . Laurent REYNAUD 4/4 4 pl.
7 Place du Chapitre - 51100 REIMS
Chirurgien Dentiste Tél. 07 24 02 (bureau)

- . Marie Christine PROESCHEL 4/4 2 Pl.
La Planchette Chapendu - 70300 LUXEUIL
Tél. 40 03 29 (Bureau)

- Pour la Région Sud-Est :

- . Pierre Louis PASSERAT + 8
17 rue Benoit - 69130 TABARD ECULLY
Gérant de Société Tél. 37 59 63 (Bureau)

- . Camille BOURGES + 4
Quartier Rechaussier - 13520 BARBENTANE
Employé de Mairie Tél. 95 54 01

- . Gérard DENESTEBE 4/4
Port Dauphin - 34300 CAP D'AGDE
Publiciste Tél. 94 76 54

- . Marc NICOLINI + 4 Pl.
18 rue Gabriel Péri - 83210 SOLLIES PONT
Médecin Tél. 28 96 16

- . Francis Claude MOLINA 4/4
10 avenue du Rove St Louis - 13015 MARSEILLE
Agent ESSO Tél. 60 74 88

- . Gilles TEISSIER 4/4
399 Bd de la République - SALON
Etudiant Tél. (96) 56 05 55

- . Christian Paul LIEUTAUD 4/4
Les Hameaux de COGOLIN - Bât. C - 83310 COGOLIN
Directeur Commercial Tél. 43 46 97 (domicile)

- Pour la Région Sud-Ouest :

- . Pierre VIDAL 4/4
9 rue du 8 Mai - 64600 ANGLET
Biologiste Tél. 03 79 02

- . Pierre BIE + 4 4 Pl.
"Rallye Press Eco"
5 av. du Général Leclerc - 65100 LOURDES
Teinturier Tél. 94 20 39

- . Jacques BONNASSIE
4 rue Le Dorme - 31500 TOULOUSE

ABONNEMENTS MISCELLANY

Un certain nombre d'entre vous se sont étonnés de ne pas avoir encore reçu le bulletin du Club anglais, malgré qu'ils aient payé leur cotisation depuis longtemps. Rassurez-vous ! Tout a été fait de notre côté pour transmettre vos adhésions en Angleterre. Nous croyons savoir qu'en réalité nos amis britanniques ont eu quelques problèmes techniques avec leur imprimeur et que tout devrait rentrer dans l'ordre dans les jours qui viennent. Si malgré tout quelques uns d'entre vous ne recevaient rien d'ici la mi-juillet, qu'ils écrivent rapidement un mot à Patrick BOISVIEUX qui s'occupe des relations avec les anglais.

COTISATIONS EN COURS D'ANNEE

Nous informons les candidats qui désirent entrer au Club, qu'à partir de cette année, nous inaugurons, malgré les complications administratives que cela entraîne, une formule de 1/2 tarif pour ceux qui enverraient leur adhésion après le 1er octobre.

INVITATION DU MORGAN CLUB AUTRICHIEN

Nos amis autrichiens nous prient de vous faire savoir qu'ils organisent une grande manifestation les 5, 6, 7, 8 et 9 août 1978 à VELDEN au bord du Wörther See. Pour tous renseignements et inscriptions s'adresser à Mr Walter HUFESKY - KURDIRECTION VELDEN - A-9220 VELDEN am WORTHERSEE - Postfach 47 - Tél. 04274/2105.

INVITATION DU MORGAN CLUB SUISSE

Nos voisins suisses envisagent également une sortie à laquelle nous sommes conviés les 30 septembre et 1er octobre 1978. Rendez-vous le 30 septembre à 15 H au TOURHOTEL de FEUSISBERG près de ZURICH. Renseignements auprès de F. FRIEDLI - Breitensteinstrasse 39 - CH-5417 UNTERSIGGENTHAL.

INVITATION DU MORGAN CLUB DANOIS

On nous prie de vous communiquer également une invitation du Club danois qui organise une sortie les 19 et 20 août. Renseignements auprès de Patrick BOISVIEUX.

./.

MOG 78 EN ANGLETERRE

La grande concentration MOG 78 a eu lieu à RAGLEY HALL les 20 et 21 mai dernier. Cette grande manifestation fera l'objet d'un numéro spécial de notre bulletin. Mentionnons déjà que notre ami FROT de PARIS a remporté le 2ème prix au concours d'élégance. Bravo !

UN DELEGUE POUR LA REGION ILE DE FRANCE

Comme vous le savez déjà, notre Président cumulait, depuis deux ans, sa fonction avec celle de Délégué de la Région Parisienne. L'expansion du Club ne permettant plus d'assurer pleinement ces deux charges à la fois, il a été décidé de confier l'animation de la Région de l'Ile de France à notre ami Didier THEPENNIER - 79 rue P. Thomouse - P 23 - 93330 NEUILLY S/MARNE - Tél. 300 96 90 - Poste 276.

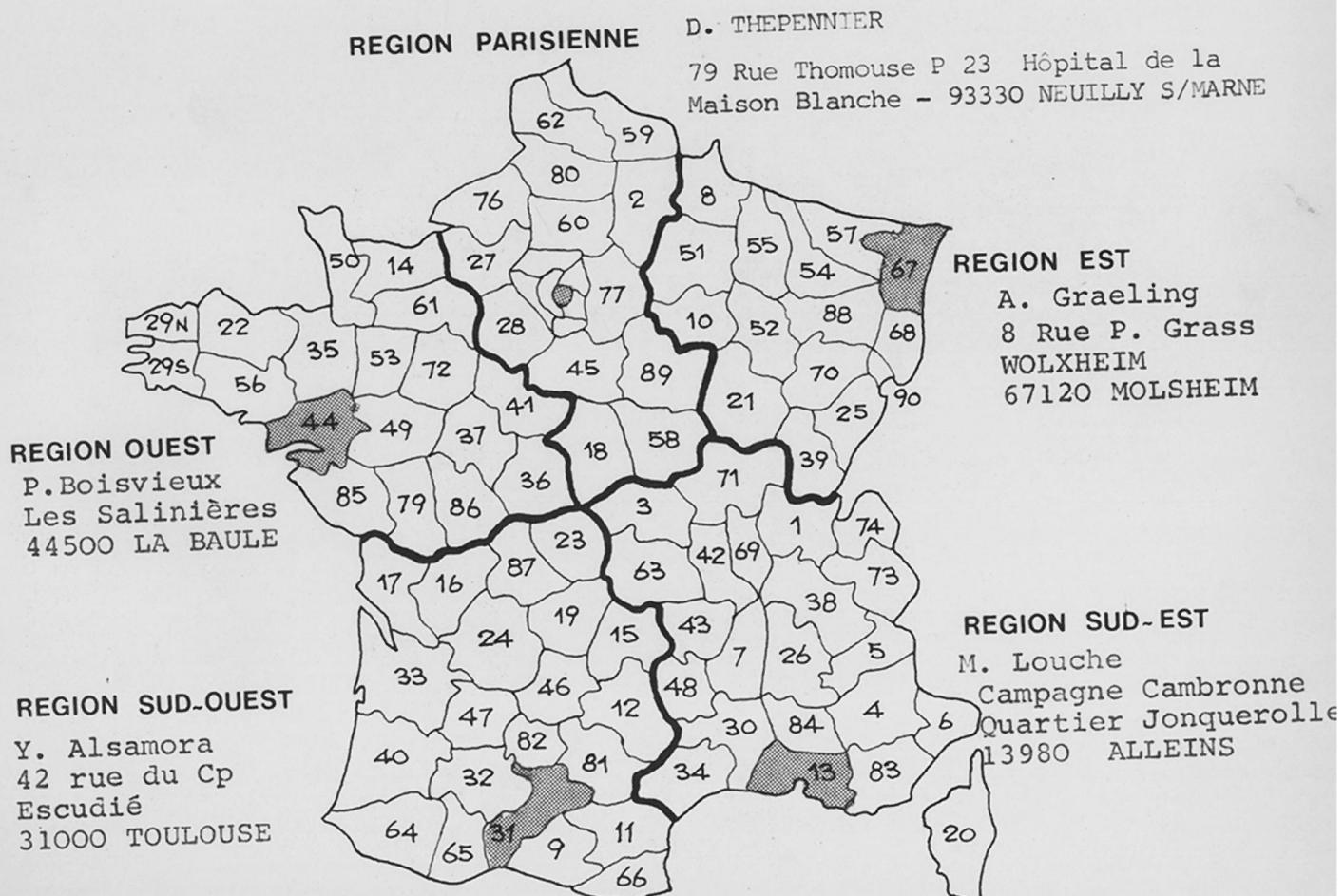
LA STRUCTURE REGIONALE DU CLUB

Comme vous avez pu le lire dans le compte-rendu de la réunion du 17 Février 1977, le Bureau estime indispensable que le Club soit décentralisé et que chaque région ait une animation propre sous l'égide d'un délégué régional.

A cet effet, la France a été découpée en 5 régions :

- 1°) Région Parisienne
- 2°) Région Ouest
- 3°) Région Sud-Ouest
- 4°) Région Est
- 5°) Région Sud-Est

La carte reproduite ci-dessous permettra à chacun d'entre vous de voir à quelle région il est rattaché suivant le lieu de son domicile :



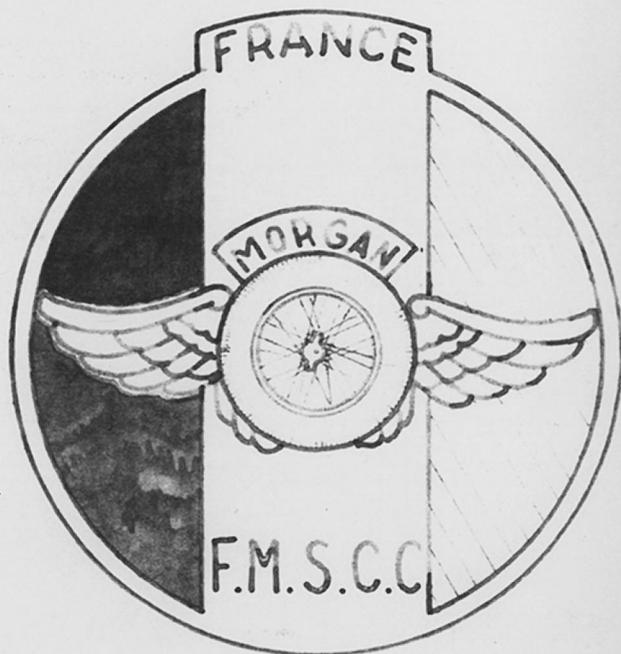
CONCOURS D'ECUSSON

Voici les réponses que nous avons obtenues à la suite du concours d'écusson lancé dans le NEWS n° 16 .

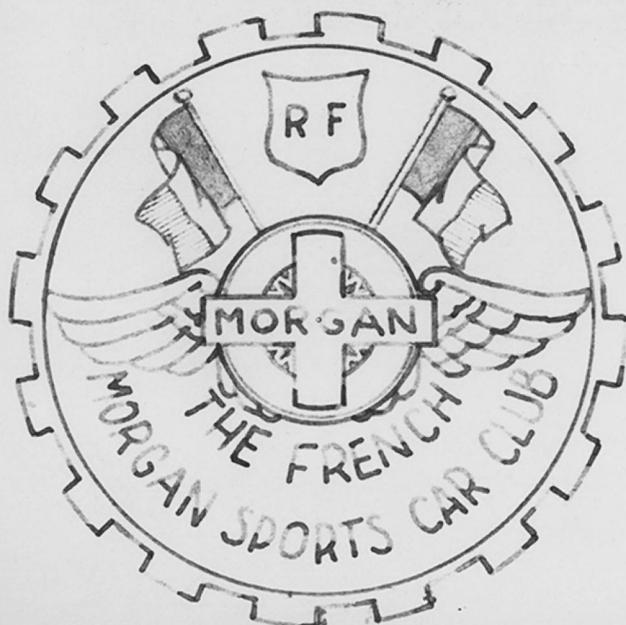
Donnez nous tous votre avis en retournant le coupon qui se trouve dans l'angle de la page suivante à C. Kachelmann, 23 Avenue Jean Moulin 75014 PARIS .



1 KACHELMANN



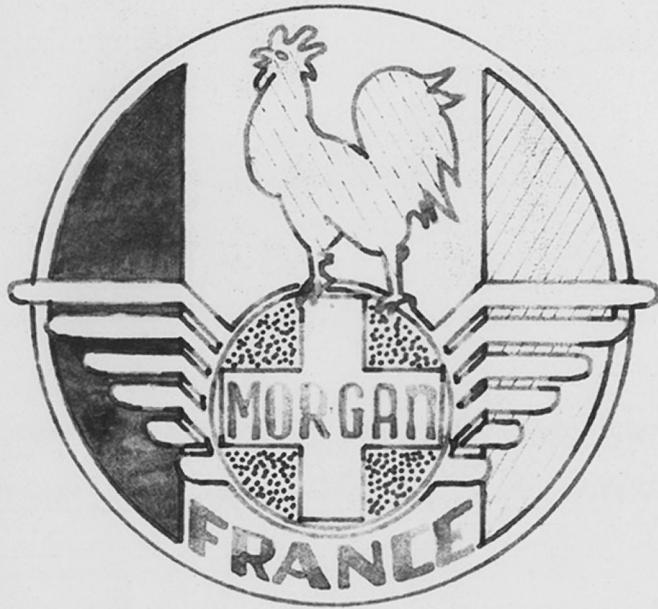
2 BOISVIEUX



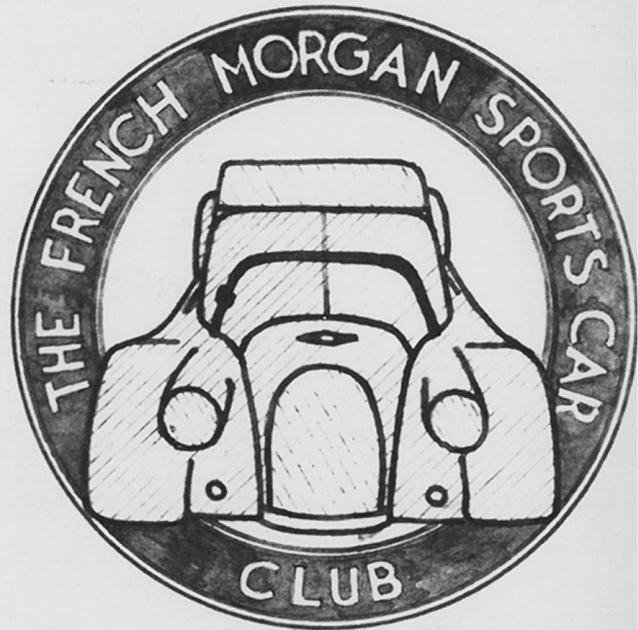
3 THEPENNIER



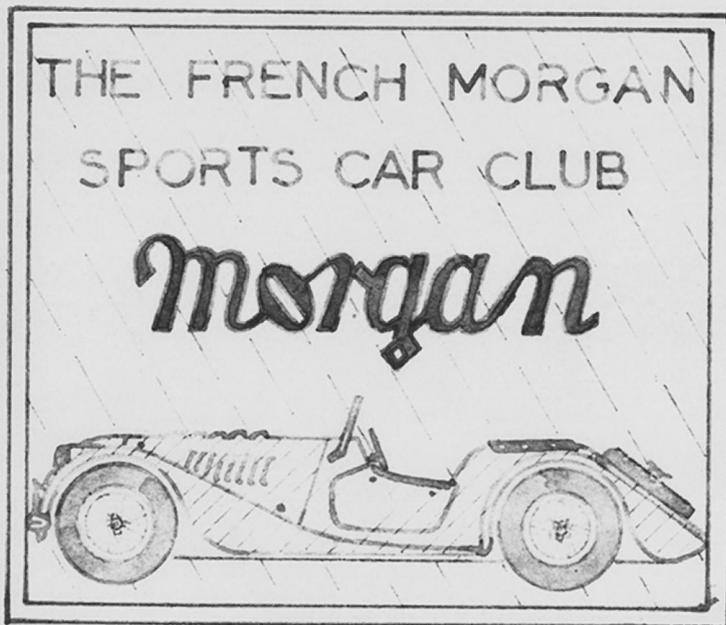
4 REYRE



5 PUHY



6 FROT



7 FROT



8 FROT



bleu



blanc



rouge



argent

Nom :
je vote pour le badge
n°

SORTIE RETROMOBILE 78

(2 Avril 1978, Section ILE DE FRANCE)

Par un beau matin d'Avril, on ne sait par quel curieux hasard, quelques fanatiques de MORGAN se retrouvèrent place de la Bastille, tout près de l'ancienne gare .

Après quelques minutes de palabre, le temps que l'ensemble des participants soient présents, c'est bon ordre qu'un petit flot de Morganistes investi le salon "RETROMOBILE". Là se trouvaient toutes les Belles de l'ancien temps qui firent la gloire et les lettres de noblesse de l'automobile .

Nous nous retrouvâmes à la sortie pour 12 h , le soleil ayant fait place à la fraîcheur du matin , nous en profitâmes pour décapoter, et cheveux au vent nous nous dirigâmes vers un lieu attendu de tous : le restaurant .

Après un circuit sur le "périphérique sud et une traversée dans Boulogne , non moins remarquée, nous arrivâmes dans le Parc de Saint Cloud où dans une charmante Auberge nous fîmes un excellent repas.

Au cours du déjeuner, chacun raconte ses histoires de Morgan, et il y en a ! Puis nous sommes allés rejoindre les véhicules.

Nous reprîmes la route en file indienne à travers le Parc de Saint Cloud, direction le Château de Versailles. Et là commençaient les impondérables qui font le charme d'une sortie : une circulation très dense, nous fûmes dans l'impossibilité de nous suivre, ni de stationner, tant et si bien qu'en dix minutes, les Morgans de "tête" avaient perdu celles de "queue". Mais ne saura-t-on jamais par quel miracle, peut-être les Morgans sont elles nées sous une bonne étoile ! nous nous sommes retrouvés à la sortie de Versailles, et de là nous dûmes improviser la suite de la sortie. Tant bien que mal, un peu où le vent nous poussait, sur les petites routes départementales agréables, nous sommes arrivés à Dampierre . Nous avons garé les voitures en face du château . Les appareils photo sortirent des sacs car les Morgans étaient à l'honneur et faisaient la joie des nombreux admirateurs .

Ensuite nous sommes allés dans une petite auberge boire le verre de l'amitié de façon à conclure cette sympathique journée, en nous promettant de nous revoir bientôt .

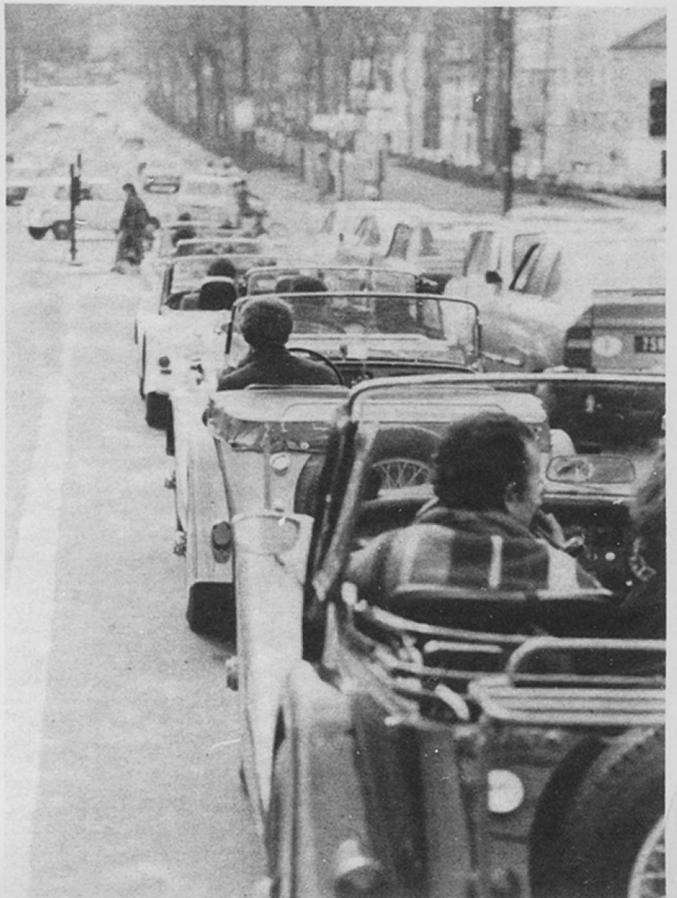
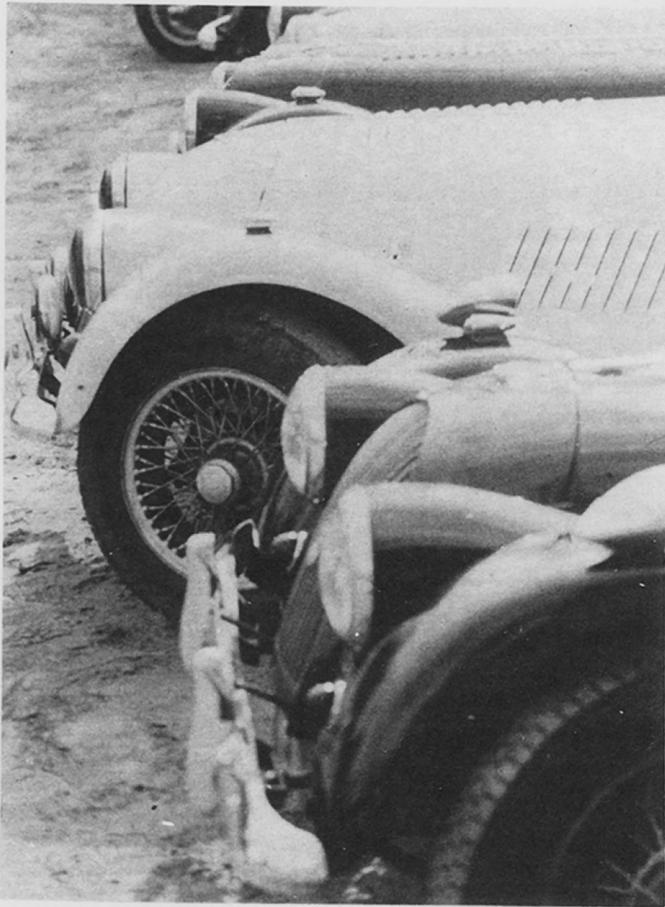
Mais sur la route du retour vers Paris, le soleil fit place à la pluie, et nous fûmes quelques uns à nous retrouver sous un pont de l'autoroute pour recapoter, prolongement imprévu de la sortie .

D. THEPENIER.











UNE MORGAN DE COURSE ¹⁾

Je suis née en 1955 à Malvern . Aussitôt , je fus adoptée dans le Sud de la France où j'arrivai dans ma belle robe verte faisant l'admiration des jeunes .

Après plusieurs maîtres qui me soignèrent comme ils le purent , ma vieillesse précoce me fit mettre au repos dans un parc à voitures au bord de la R.N.7 près d'Aix-en-Provence . Là , après plusieurs mois d'inaction , un nouveau maître s'occupa de moi et commença à me faire une petite beauté . Pas pour longtemps . A nouveau je passai de mains en mains jusqu'au jour où l'on m'abandonna dans un garage de Marseille . Un jour de Décembre 1970 , un monsieur s'arrêta pour m'admirer ; à son regard , je sus que déjà il m'aimait .

Mon nouveau maître habitant la campagne , je partis avec lui où je passai ma première nuit dans un beau garage personnel à côté de vieilles tantes d'avant guerre . A partir de ce jour-là , mon maître m'apporta tout son amour et grâce à la chirurgie me redonna vie . Après avoir été blanche , jaune , noire puis grenat , ma nouvelle robe fut verte et blanche avec une calandre chromée . Je recommençais à attirer les regards et donner envie . De plus , le beau-père de mon maître me refit une complète santé . Je pus grâce à lui sillonner à nouveau les routes de Provence sans tomber malade . Ce qui n'était pas le cas d'une vieille tante de 1927 que mon maître utilisait en rallye et parfois en course . La date limite pour les véhicules voulant participer aux coupes de l'Age

d'Or organisées par l'A.S.A.V.E (association sportive automobile véhicule d'époque) étant 1958 à l'époque (en 1974) , mon maître me regarda d'un drôle d'oeil : il avait une idée derrière la tête .

Je sus à Nogaro (Gers) le 25.5.75 qu'il s'était inscrit pour sa première course sur piste et ma première course évidemment . N'anticipons pas . Ce furent d'abord de longs préparatifs obligatoires . Coupe-circuit extérieur , récupérateur d'huile , double ressort de rappel pour chaque carburateur et extincteur de 5 kg . On me fixa un harnais et mon pare-brise laissa place à un petit saute-vent . Pour le grand jour , mes pare-chocs furent enlevés ainsi que le siège du passager .Après les dernières mises au point , mon maître et son beau-frère servant de médecin me firent prendre la route et nous nous rendîmes à Nogaro (450 km) par un temps splendide . Sur la route à quelques dizaines de kilomètres du circuit nous rencontrâmes deux cousines Toulousaines en la personne de TR 3 qui allaient devenir mes concurrentes et mes amies . Toutes les trois nous nous dirigeâmes vers le circuit en nous jugeant . Déjà arrivées de nombreuses connaissances de ma catégorie GT de série se préparaient avec sérieux : MG.A - Salmson-Jaguar XK I20 et une meute de TR 2 et TR 3 . Pour être belle , j'avais été chaussée de roues fil sans remarquer qu'elles étaient en 15 pouces alors que j'étais née en 16 pouces . Cette différence allait nous être utile sans le vouloir car le circuit étant court allait nous favoriser . Après de bons essais , nous nous retrouvâmes en quatrième ligne sur la grille de départ de la première manche . Après deux tours qui clarifièrent la situation et qui permirent selon l'égalité des forces de former différents groupes , je me trouvais dans le deuxième groupe avec devant une XK I20 , une TR 3 et derrière une autre TR 3 . Le combat commençait .

J'étais le moins rapide des quatre (à cause de mes roues) . Par contre , ma tenue de route et le forcing de mon maître dans les virages rétablissaient l'équilibre des forces . La Jaguar XK I20

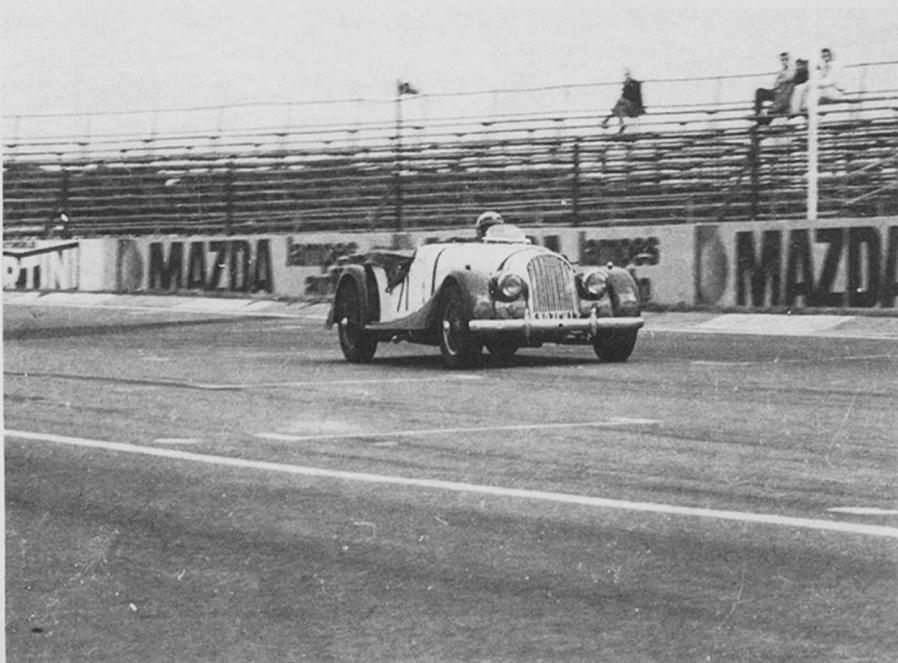
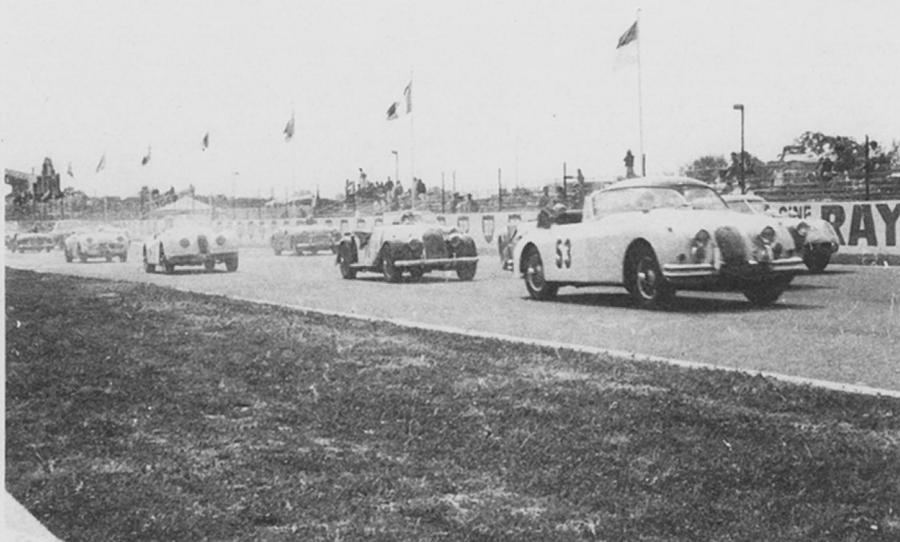
nous gênait dans tous les virages et moi en particulier . Après deux ou trois attaques dans le même virage gauche qui précédait une très importante courbe à droite , mon maître me freina moins à l'entrée du virage , sauta la TR 3 , mais dû se rabattre derrière la XK 120 pour bien se placer car la courbe arrivait très vite . A sa sortie se trouvait une grande ligne droite qui permit à la TR 3 de nous doubler! tout était à refaire ! Au tour suivant , mon maître me fit rentrer dans le virage encore plus vite et surprit les deux véhicules qu'il passait , mais la grande courbe était là . La force centrifuge nous déporta petit à petit vers le bas-côté . Je me cramponnais comme je pus . Nous allions trop vite . Les deux voitures étaient déjà à 15 m. derrière . Heureusement que ma tenue de route sur bon revêtement est extraordinaire . Malheureusement nous heurtâmes la petite bordure en ciment à la limite de la piste ! j'eus une violente douleur à la roue avant gauche et nous nous retrouvâmes dans l'herbe , immobilisés . Mon maître me quitta pour voir ma blessure ... j'avais éclaté ! La première manche était finie pour nous , alors qu'il ne restait que deux tours .

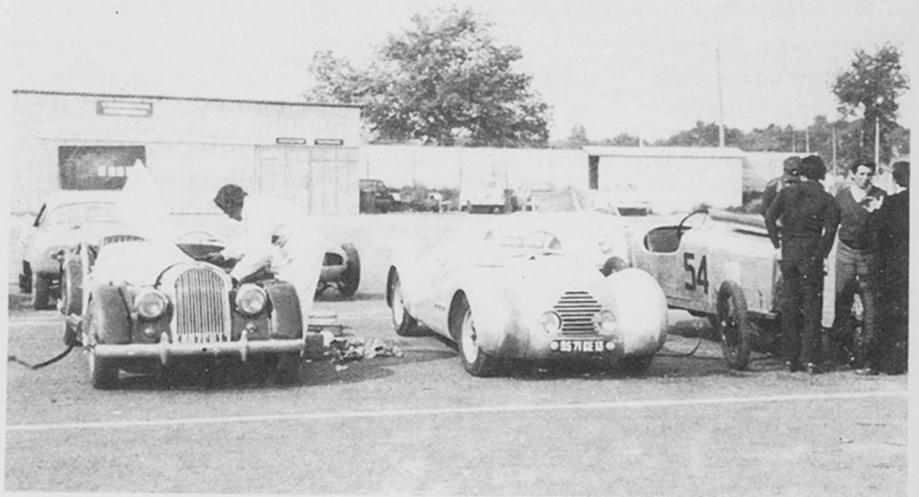
Au paddock , des propriétaires de membres de ma famille vinrent m'admirer . Pensez , une Morgan sur une piste , il y a longtemps que l'on n'en voit plus . Ils dirent à mon maître qu'il n'avaient d'eux que pour moi . Depuis l'un d'eux , Mr. Alsamora délégué du sud-ouest correspond avec mon maître . Il ne pensait pas à l'époque que deux ans plus tard je viendrais habiter à Toulouse . Mais ça c'est une autre histoire

L'après midi pour la deuxième manche nous espérions nous venger . Comme nous n'avions pas terminé la première manche , nous partîmes sur la dernière ligne , la onzième , énorme handicap . Dans les premiers tours nous réussîmes à sauter sept ou huit voitures mais pendant ce temps mes adversaires de la première manche avaient fait le trou . Impossible de les rattraper . Je me retrouvai en combat singulier avec une TR 3 qui me précédait . Trois tour avant la fin

le pilote voyant qu'il me gênait vraiment dans les virages me laissa enfin passer . Mon maître leva le pied afin de me ménager car ceux de devant étaient loin . C'est à ce moment que je lui jouais un vilain tour . A l'entrée d'une épingle je partis en tête à queue . Nous nous retrouvâmes dans l'herbe ! incompréhensible , surtout dans ma race . La surprise passée mon maître repartit , trop fort , sur l'herbe il en refit un autre ! Pendant ce temps la TR 3 nous avait repassée . Nous partîmes à sa poursuite . Pas pour longtemps : au premier mauvais virage le même phénomène se reproduisit . Quelque chose n'allait pas . On termina la course tranquillement en ayant le plaisir de voir le drapeau à damiers s'abaisser sur nous . Enfin ! la raison de ma mauvaise conduite vint à l'esprit de mon maître ! Après mon éclatement il m'avait mis à l'avant une des roues arrières qu'il remplaça par la roue de secours . Cette roue était usée, pas du même dessin et la pression n'ayant pas été vérifiée devait être différente . Lorsqu'elle fut très chaude , elle réagit différemment et me déséquilibrait . Nous rentrâmes le soir même par la route en espérant ne pas crever . Tout se passa bien .

Après une vérification très simple , nous nous rendîmes tous les trois par la route à la fin Juillet au milieu de milliers de touristes à Dijon . De très nombreux concurrents anglais avaient planté leurs tentes tout autour du circuit à la lisière de la forêt . Le soleil aidant , le vin local coulait à flots . Toutes les petites routes autour du circuit étaient sillonnées par des voitures d'Outre-Manche aux trajectoires pas très franches . Ces Grand-Bretons étaient venus en force et courraient dans toutes les catégories et plus particulièrement avec mes grand-mères des années 1925-35 , des Morgans trois roues très véloces . L'un d'eux qui gagna à l'aise sa catégorie sera chronométré trois mois plus tard sur le circuit du Nurburgring à 182 Km . La course se joua en une seule manche qui se résuma en un combat singulier pour la cinquième place avec une Lancia qui me colla tout le long de la course sans jamais arriver à me passer . Nous étions derrière une XK 150 , une salmson , une XK 120 et une TR 3 mais devant une lancia , une XK 120 , deux TR 3 et une MGA , j'aurai dû mieux faire , mais j'étais souffrante ...





UNE MORGAN DE COURSE ²⁾

En 1976 , avant le commencement de la saison , mon maître m'osculta et s'aperçut qu'il me manquait une compression . En m'opérant , il trouva ma culasse fendue entre deux soupapes . Il la remplaça . Pendant ma convalescence on me remit mes roues pleines d'origine en 16 pouces afin de retrouver ma vitesse de pointe normale . Au mois de Juin 1976 nous nous rendîmes par la route à Albi où la participation allait être très importante . De nouvelles arrivées étaient là : Austin Healey A 100 , MGA Twin cour , Alpine Renault et Lotus Elite . Après des essais qui se soldèrent par une erreur dans mon chronométrage , je me retrouvais en neuvième ligne alors que les TR 3 avec lesquelles j'avais tourné étaient en quatre et cinquième ligne . Mon maître très concentré au moment du départ réussit à surprendre plusieurs concurrents et à l'entrée du premier virage nous en avions sauté six , c'est à dire les trois lignes qui nous séparaient de nos habituelles amies , les deux TR 3 Toulousaines . Dans ces six voitures , deux autres TR 3 et la Lotus Elite allaient participer au combat final . La course se jouait en une manche et douze tours . J'étais en pleine santé ! Mes concurrentes aussi . Au neuvième tour mon maître parvint à me faire sauter une TR 3 qui depuis le départ repoussait tous mes assauts . Il disparut brusquement de mon rétroviseur (une panne certainement) . Plus personne devant . Alors qu'une XK 150 (qui finira première) me doublait en me prenant un tour , une TR 3 qui s'était échappée du groupe des trois , s'étant collée derrière pour se faire aspirer et pour se cacher , me surprit et réussit à me doubler . Pendant que j'essayai de la repasser l'autre TR 3 et la Lotus faisant le forcing me rejoignirent dans l'avant dernier tour et me doublèrent de justesse dans la ligne droite . Dans le dernier virage avant les tribunes mon maître attaqua . La TR 3 et la Lotus ne voulant pas se faire doubler rentrèrent trop fort . La Lotus en terminant sa courbe

dans l'herbe s'en sortit , mais la TR 3 partit en tête à queue . Ma provocation avait réussie à moitié : une de moins ! Je m'accrochai à la Lotus et l'attaquai dans l'avant dernier virage du dernier tour . Je parvins à sa hauteur , mais pour rentrer dans le dernier virage à droite , elle se déporta exagérément sur la gauche où je me trouvais jusqu'à ce que nos ailes se frôlent . Mon maître conscient de m'épargner , leva le pied et préféra perdre une place plutôt que de risquer un accrochage volontairement provoqué . Nous terminâmes septième , derrière une XK 150 , deux TR 3 , une XK 120 , Une TR 3 une Lotus Elite et devant deux TR 3 , deux Alpine Renault , deux Austin Healey , une Lancia et une Talbot .

Mon maître était content et nous nous étions bien amusés . Seule Morgan quatre roues dans ces courses , je suscitai de la part des spectateurs et de certains concurrents possédant particulièrement des TR 3 de l'envie . Ma tenue de route les surprenait . Ils ne voyaient que mes qualités ! j'avais pourtant des défauts . Mon freinage après deux ou trois tours devenait vraiment peu efficace . Les tambours en chauffant anormalement et sans système de ventilation étaient loin d'avoir le résultat de freins à disque . Ma vitesse en pointe était toujours inférieure aux TR 3 qui pourtant avaient le même moteur . Cela venait en partie d'un mauvais aérodynamisme de mon corps . L'air s'engouffrant dans l'énorme calandre et sous les ailes . En quatre places je devais être légèrement plus lourde et peut-être que mon moteur n'était pas au maximum de ses capacités . Mon maître en m'aimant trop perdait aussi de sa vélocité au détriment d'un esprit de conservation . Une caisse de Morgan est quand même beaucoup plus complexe que toutes les autres caisses étant la seule montée sur bois . Il devait trop penser à un éventuel scratch !

Le 20.6 1976 en ouverture de la course de côte du Mont Ventoux , une vingtaine de voitures d'avant 1958 furent invitées . Mon maître s'engagea avec sa voiture de course 1927 . Hélas , il coula les bielles aux essais.

Ce qui me permit de m'aligner au départ de la course le dimanche . Malgré mon régime maximum assez bas (5000) , mon moteur pas pointu du tout et sans essai , nous réussimes à gravir les 15 ,5 Km en 11' 11'' 9 à la moyenne de 83 km./h. et seulement à 30 '' des Rally 2 . Merveilleux souvenirs pour mon maître qui n'aurait jamais pu penser que dans les années 60 lorsqu'il venait voir Maurice Trintignant , Scarfiotti , Jo Schlessler etc... il puisse 16 ans plus tard être à leur place devant des milliers de spectateurs . De plus avec une Morgan rêve d'étudiant , de cette même époque .

L'année se termina par d'innombrables sorties en Provence et par la rencontre de plusieurs socourettes . En plus mon maître me fit faire un pèlerinage . Il me ramena sur mon lieu de naissance à Malvern . Souvenirs émouvants où je vis mon Papa (Peter Morgan) me jeter un regard admiratif et amusé . J'étais une vieille qui avait parcouru 2 500 Km . pour le plaisir de revoir sa maison natale .

Pendant ce temps , mon maître pensant à la saison 1977 , cherchait une autre Morgan un peu plus récente en 2 places pour être plus compétitif . Il m'avait promis sur parole , dans le cas où il trouverait à me remplacer , à un de ses éternels concurrents Toulousains en TR 3 avec lequel il avait lié d'amitié

Au début de 1977 , mon maître n'avait pas trouvé à me remplacer en course , mais son ami insista pour qu'il me cède car il voulait me préparer pour la première course . Après de longues hésitations et beaucoup de peine il me donna enfin , car entre temps , il avait acheté une autre Morgan + 4 née la même année que moi en drohead coupé .

Pour mon maître le temps des courses était momentanément terminé . Pour moi , dans d'autres mains une nouvelle vie en compétition commençait . Elle allait être encore plus passionnante et dure . Mon nouveau maître

était très sympathique , mais c'était un gagneur , un fonceur . Dès mon arrivée il changea mon organisme en le remplaçant par celui de sa TR 3 qui était très bien préparée et un peu affutée . Avec lui je fis six courses où l'on se classa en G T de série toutes catégories (normalement divisé en 3 : + 2500 cm³ , - 2500 cm³ (ma catégorie et - 1600 cm³)

1 ère au Mans

2ème à Bois Guyon la première fois .

pas terminé à cause d'accident la deuxième fois .

6ème à Montléry (problème de freins)

4ème à Monza (Italie) sous la pluie .

Pas terminé à cause d'accident à la Croix en Ternoir

En fin d'année nous étions au classement général :

2ème derrière une XK 120 toutes catégories

1ère dans ma catégorie .

excellents résultats pour ce championnat de France des véhicules d'époque de compétition .

Maintenant je me repose à Toulouse en pensant à cette vie tumultueuse vécue depuis 1975 sur les circuits de France grâce à deux bons maîtres qui surent faire admirer et envier ma marque au public Français qui n'avait peut-être plus vu de Morgan en course depuis le mois de Juin 1962 où Christopher Lawrence et Richard Shepherd-Barron sur +4 terminèrent 13ème au classement général et 1 er dans sa catégorie 2 litres à 151 km/h au Mans

Maurice LOUCHE

COTISATIONS 78

Si vous souhaitez adhérer au Club ou renouveler votre adhésion, nous vous rappelons que vos cotisations doivent parvenir à l'adresse suivante :

FRENCH MORGAN S.C.C c/o C. KACHELMANN
23 Avenue Jean Moulin - 75014 PARIS

La cotisation de base annuelle est fixée à :	85 F
Supplément pour abonnement à "MISCELLANY" (bulletin de la section anglaise) :	110 F
	<hr/>
	195 F

Bulletin à découper et à retourner avec votre chèque .

THE FRENCH *Morgan* SPORTS CAR CLUB



BULLETIN D'ADHESION 1978

Je soussigné,

Nom Prénom

Adresse

..... Profession

Téléphone : 1°) domicile 2°) Bureau.....

désire adhérer au FRENCH MORGAN SPORTS CAR CLUB, la description de mon véhicule est la suivante : modèle

nombre de places année.....N° immatriculation.....

..... couleur N° de châssis

Fait à le 1978

signature.

LA BOUTIQUE DU CLUB

Les articles suivants sont à la disposition des membres du Club. Pour toute commande, retourner la présente feuille dûment remplie à C. KACHELMANN 23 Av. Jean Moulin 75014 PARIS, accompagnée d'un chèque libellé à l'ordre de FRENCH MORGAN S.C.C (délai 4 à 6 semaines) .

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Badge emblème du Club pour calandre 85F | <input type="checkbox"/> Insigne en fil représentant les "Ailes" MORGAN 65 F |
| <input type="checkbox"/> Porte-clés 4/4 - +8 Club - emblème Morgan 23F | <input type="checkbox"/> Emblème du Club auto-adhésif au dos 8 F |
| <input type="checkbox"/> Boutons de manchettes 25F | <input type="checkbox"/> Emblème du Club auto-adhésif pour pare-brise 8 F |
| <input type="checkbox"/> Emblème de boutonnière 13F | <input type="checkbox"/> Sac de voyage bleu avec emblème du Club 120 F |
| <input type="checkbox"/> Epingle de cravate .. 13F | <input type="checkbox"/> Manuel d'entretien +4 35 F |
| <input type="checkbox"/> Cravate rayée bleu pâle et rouge sur fond noir 36F | <input type="checkbox"/> Manuel d'entretien 4/4 30 F |
| <input type="checkbox"/> Cravate bordeaux avec emblème du Club 36F | <input type="checkbox"/> Manuel d'entretien +8 30 F |
| <input type="checkbox"/> Cravate bleue avec emblème du Club 36F | <input type="checkbox"/> Manuel mécanique et carrosserie modèles 36 à 72 65 F |
| <input type="checkbox"/> Echarpe noire avec rayures bleue et rouge 85F | <input type="checkbox"/> Historique de la marque volume 1 90 F |
| <input type="checkbox"/> Badge emblème du Club en tissu 24F | <input type="checkbox"/> dito volume 2 90 F |

Le 1978

Nom prénom

Adresse

Veillez ma faire parvenir les articles cochés d'une croix; ci-joint en règlement un chèque de francs .

Signature :

Nota : sont également disponibles quelques porte-clés au prix de 30 F (+4)

PETITES ANNONCES

- Recherche 4/4 ou +4 , 2 places en bon état .
Ecrire à BAVEREY 67 Bd des Belges 69006 LYON .Tél: (76)52.00.35
- Echange magnifique +4, 2 places vert foncé, roues à rayons chromés, intérieur cuir , moteur et boîte refaits, année 68 - 65 000 km, contre 4/4 - 4 places .
Faire offre à Gérard GRUHIER , 12 Rue de la Faïencerie 54000 NANCY
Tél : (28) 36.48.50 le soir .
- Attention ! voiture volée : +8 année 70 vert foncé, immatriculée 69 n° de chassis R 7222 CI
Si on vous propose cette voiture ou si vous la voyez dans la rue, signalez le immédiatement à Maxime ROCHE Cour Coensen 14/16 Rue du Théâtre à 75015 PARIS Tél 575.62.20 .
- Patrick BOISVIEUX Les Salinières 44500 LA BAULE Tél (40)60.55.13
vend: - un rétroviseur d'aile 50 F
- un jeu de triangles (8) de support pour vitres latérales de 4 places : 100 F le lot
- une paire d'essuie-glaces pour 4 places : 30 F la paire
- un support chromé de feu AR pour 4 places : 50 F
- un klaxon 3 tons à compresseur FIAM : 100 F
- un poster 60x40 représentant une Morgan dans la cour d'un château : 65 F
- un poster 60x40 "l'homme à la cigarette à côté de sa Morgan" 65 F .
- Patrick BOISVIEUX signale également la possibilité d'obtenir des volants "BROOLANDS" à condition de pouvoir faire une commande groupée .
Prix approximatif 450 F . Passer commande à P. BOISVIEUX et joindre des arrhes (100F) .