

MORGAN MURMURES CHUCHOTEMENTS



Vol. 9, n°2/16, septembre 2016



Nous avons retrouvé des clichés de **Ian Smith** pris à l'usine en 1975. Il a dû visiter l'usine un vendredi. En haut, au fond, on distingue les tréteaux qui vont recevoir le châssis, les **ponts** arrière, et les **transmissions** prêts à être montés sur le châssis dès le lundi matin. Il y a 9 ponts, donc la semaine suivante ce seront 9 voitures qui seront construites. Au premier plan à droite, les **moteurs** des 4/4 et au fond les V8. En bas c'est le **repair shop**, l'atelier réservé soit à l'entretien de votre Morgan ou à sa restauration plus ou moins complète comme le 4/4 au premier plan ou le +8 au second plan.



*Il n'y a rien que je désire changer en Angleterre,
si ce n'est le climat.*
Oscar Wilde.

La vie du Clube : un bel été avait déjà ensoleillé le mois de juillet quand, à la fin du mois, le ciel s'assombrit soudain avec la disparition de **Pierre Giry**. Si par ailleurs l'été fut calme pour le Clube, le réveil se fit en fanfare à l'occasion d'un MOG **Aubrac** des plus réussis tant sur le plan de l'organisation que de la météo qui avait revêtu ses habits de lumière pour l'occasion. Mais la MMC n'était pas en reste avec la participation ou l'organisation de nombreuses manifestations tout au long de l'été prouvant par là un dynamisme constant qui laisse augurer, nous l'espérons, un **bon cru** pour l'année 2016. En attendant de vous retrouver à l'assemblée générale, faites de belles balades.

Votre secrétaire
Michel Coumes

La Présidente
Monique Robert

Le trésorier
Dominique Bianchini

THE LIFE OF THE MMC ou *la vie de la Morgan Motor Companysley Walsh*

Manufacturer of the Year 2016 : la chambre de commerce des comtés de Worcester et de Hereford a consacré la MMC **fabricant** de l'année, la classe D regroupant les industriels fabricants des deux comtés.

Château Impney Hill Climb : début juillet, cette **course de côte** qui connut son heure de gloire entre 1957 et 1967, est devenue depuis 2015 une version historique où plus de 200 concurrents se sont affrontés. La MMC y avait un stand, le MTWC était invité et plusieurs Morgan 4 roues étaient engagés. Couvre Culbuteur était présent avec son fils, Rufus, mais il assistait la **MG Bellevue**, monoplace équipée d'un 1500 cc de la marque, 6 cylindres à compresseur qui marche au méthanol, tout un programme rien que pour la faire démarrer !!! Construite dans les années 30 par Mr **Wilkinson** propriétaire du garage Bellevue of course.



*La MG Bellevue au
Vintage Revival Monthléry 2015, mais
maintenant elle tourne et fort bien*



*Sue Darbyshire devant le Château Impney qui
est maintenant un hôtel de grande classe près
de Droitwich*

Thrill on the hill : pour sa troisième édition, toujours à **Shelsley Walsh**, la journée organisée par la MMC avait attiré une foule nombreuse. En plus de la possibilité d'effectuer la montée pour les grands enfants, bon nombre d'animations agrémentaient la journée. **Balvenie** avec démonstration de tonnelier et dégustation de whisky, l'usine avec le fromage des arches en bois des ailes arrières sans oublier **manèges** et mongolfières pour les petits enfants.



Tout le charme de Shelsley Walsh, la plus vieille course au monde. Ne serait-ce que les arceaux et les casques, on se croirait toujours dans les années 30. Balvenie et ses whiskies de qualité ne rate pas une occasion de faire rouler ses Roadster 2 et 4 places, ci-dessous à gauche. Ils étaient présents à Paris, fin septembre, pour la semaine du whisky avec le 2 places. Ci-dessous à droite la première +8 appartenant à l'usine, châssis R7001. Le prototype est lui aux USA, propriété de Bill Fink. Il se caractérise, entre autres par deux bossages sur le capot pour laisser la place aux carburateurs et par ses roues à rayons.



[Silverstone Classic](#) : les Morgan vues au Mans Classic se retrouvaient 3 semaines après sur le circuit de Silverstone où la MMC avait monté le même stand qu'à **Château Impney** en collaboration avec le MSCC.

[Salon privé](#) : c'est dans le cadre somptueux de **Blenheim Palace**, la résidence des Ducs de Marlborough, qu'a eu lieu cette manifestation de "super cars" début septembre. Concours d'élégance, capeline et distinction sont de mise. C'est à cette occasion que la MMC a présenté l'EV 3 version **Selfridges** dont nous vous parlons plus loin. Blenheim Palace qui avait reçu début juillet plusieurs centaines de Morgan pour le "All Morgan's Day", œuvre de charité organisée par le Morgan 100 Roadster register ([page suivante](#)).



Blenheim Palace demeure ancestrale des Marlborough, où Winston Churchill est né.



Silverstone Classic avait attiré nombre de Morgan sous la houlette du CranMog, antenne locale du MSCC.

Singapour : lors de la parade du Grand Prix de F1, le pilote Mac Laren, **Jenson Button**, était passager d'un Morgan 4 places.

De notre envoyé spécial à Malvern



Partenariat ; le grand magasin **Selfridges**, d'Oxford Street à Londres a été fondé en 1909 comme la MMC. Les deux entreprises ont donc décidé de créer une édition limitée de l'EV 3, qui déjà, qui ne sera disponible que courant (électrique) 2017 et uniquement dans le magasin de Londres. **UK 1909 Edition** ne sera produit qu'à 19 exemplaires, tous numérotés, et arbore la livrée noire et bronze de Selfridges. Pendant qu'une maquette ornera le hall d'entrée du magasin un modèle roulant sera proposé à l'essai des amateurs. Le lancement a eu lieu lors du **Salon Privé** à Blenheim (*voir plus haut et ci-dessous*).





Les roues flasques, les deux yeux au lieu du cyclope et la livrée ne sont pas dénués d'élégance. Le prix est de 52.500 £ ou 60.000€ tout nu soit sans le **driving kit** où l'on peut choisir la valise à 2.995 £, la veste en coton huilé de chez Belstaff, les lunettes, l'écharpe, les gants, la veste, la combinaison, le casque en cuir et les chaussures, tous ces accessoires étant fabriqués par les meilleurs **artisans** britanniques. En même temps la MMC a dévoilé la version pour enfant, l'EV 3 Junior qui sera vendu par le même canal.

<http://www.morgan-motor.co.uk/ev3-uk1909-selfridges-edition/>

Clements & Church : la MMC ayant constaté que le célèbre tailleur londonien partageait les mêmes valeurs, lui a confié la réalisation **d'accessoires vestimentaires** : boutons de manchette en édition limitée bien sûr, cravate club, pochette et ceinture reflétant tout le savoir artisanal de la MMC. C'est très bien de mettre en valeur les qualités du made in Britain, surtout avec la sortie envisagée de l'Union européenne. Mais il ne faut pas proposer des ceintures **made in Italy** !!!

La compétition : l'Aero Racing motor challenge aura pris fin lorsque vous lirez ces lignes. Je n'ai pas encore les résultats des deux voitures engagées par l'usine (*voir revue précédente*), mais elles ont terminé toutes les courses, c'est déjà un beau succès pour les élèves de **Wolverhampton University**.





C'est le 1^{er} août que nous avons appris le décès de notre ami **Pierre Giry**. Les obsèques se sont déroulées le 5 août en l'église de la Bourladière à Allauch, en présence de nombreux membres du MMC qui avaient fait le déplacement pour lui rendre un dernier hommage. Michel et Martine ont représenté le Conseil d'administration du Clube.
"In memoriam"
Toutes nos pensées bien sûr vont à Annick et à sa famille.

Les activistes du Clube.

Le Mans Classic 2016 : Lily Marlène et votre serviteur ont participé à ce qui est devenu un incontournable du calendrier. Cette année dix Morgan ont concouru dans les 4 premiers plateaux. Deux **+4 Flat Rad** ont en effet couru dans le plateau 2 en l'honneur de la participation du même modèle aux 24 heures **1952** et qui se solda par un abandon à la 3^{ème} heure sur bris de soupape.



Ford Cortina Lotus à Arnage

A gauche, clin d'œil à la Singer Spéciale identique à celle des frères Jacques et Pierre Savoye qui courut en 1938. Ils remportèrent leur catégorie devant une certaine Miss Fawcett sur Morgan 4/4. En 1939 les frères Savoye abandonnèrent et furent donc devancés par White et Anthony sur le Morgan engagé par Miss Fawcett. A droite, les rues d'Arnage sont envahies par un véritable musée roulant.



La FFVE avait réussi à monter une très belle exposition des camions des différentes écuries ayant animé les 24 heures dans les années 50/60. A gauche l'écurie de Carroll Shelby qui faisait courir les AC Cobra et qui battirent enfin les Ferrari en GT en 1964.

A droite le camion de l'écurie Ecosse, écurie privée qui faisait courir les Jaguar D dans les années 50 avec une victoire au Mans en 1956 et un doublé 1^{er}, 2^{ème} l'année suivante.

Opening run MTWC : Couvre Culbuteur et Rufus ont participé au **Lancashire & Lakes** opening run assurant la logistique auprès des 3W. et des motos invitées à la fête. Le temps était de la partie, ce qui rendit encore plus agréable de sillonner cette région sur des petites routes particulièrement adaptées aux motos et 3W. Le **MTWC** est très large d'esprit puisque ci-dessous outre une motocyclette à deux roues, il accepte aussi un M3W actuel, voire même un Morgan à 4 roues



Chantilly Arts et Élégance : montant en puissance et s'améliorant tous les ans, cette belle manifestation réunit un parterre de voitures **anciennes** et de **concept cars** exceptionnels. Nous avons fait le déplacement mais compte tenu d'un temps incertain, nous n'avons pas voulu prendre le risque d'infliger à nos amis de rouler en Morgan sous l'eau.



MOG AUBRAC

Bravo à **Michel et Martine**, car même si nous n'en attendions pas moins, nous fûmes très gâtés et ce Mog restera dans les mémoires. Et en plus le temps fut de la partie mettant encore plus en valeur des paysages grandioses. Merci à tous les deux et à ceux qui nous ont reçu durant le séjour. Ils étaient tous là pour nous faire plaisir. Quelques photos parmi celles que vous pouvez retrouver sur notre site.



Vendredi, randonnée sur le plateau de l'Aubrac, autour de **Laguiolle**, notre point de ralliement. Alors que le thermomètre dépasse allégrement les 30° dans la plaine, nous sommes à plus de **1.000 mètres** d'altitude et roulons sous un soleil radieux mais à 25°. Un délice pour admirer ce superbe paysage. Les routes sont en très bon état, mais il faut rester prudent, les Aubrac sont chez elles.





Le midi, un **aligot** et sa saucisse nous attendent au **buron** de Camejane. Dernier buron en activité où de mai à octobre, deux buronniers assurent la traite quotidienne et fabriquent le fromage. L'après midi visite chez **Michel Chambon** artisan coutelier-forgeron et chez **Capou** qui anime un musée des arts et traditions populaires aveyronnaises. Le lendemain après être passés à Bonnefont (*ci-dessus*), nous rejoignons la vallée du **Lot** et le village de **Saint Eulalie d'Olt**.





Classé parmi les plus beaux villages de France, les Morgans sont exceptionnellement autorisés à y pénétrer et investissent ruelles et placettes pour y stationner. Le midi nous déjeunons au **Moulin d'Alexandre** célèbre pour sa tête de veau sauce ravigote qui fit le bonheur de Jacques Chirac lors de ses passages en dans la région. Après midi consacré à la vallée du Lot, puis retour par **Bez Bédène**, petit village perché sur un piton au milieu de nulle part où nous sommes reçus par les édiles locales autour d'un verre et d'une fouace aveyronnaise. Nous terminons par la visite de la **distillerie** de whisky de Laguiole.

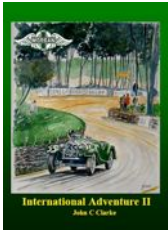




Dimanche direction **Bozouls**, village construit sur un méandre du Dourdou creusé dans les falaises calcaires hautes de plus de 100 m. Un parking nous est réservé, mais en fait deux rassemblements ont lieu et nous prenons place sur celui réservé à la sortie d'automne des vieux **tracteurs aveyronnais**. Personne ne nous en voudra bien au contraire et chacun vante les mérites respectifs de son moyen de locomotion. Nous troquons les Morgan pour le petit train touristique qui nous fait visiter le vieux village et le **canyon**. Midi et nous sommes attendus à la grange de **Seveyrac** pour la remise des prix et le déjeuner de clôture. Merci à tous ceux qui nous ont si bien reçus.



THE MORGAN WORLD ou l'univers Morgan



Bibliographie : John Clarke nous propose le deuxième tome de "**Morgan International Adventure**". Avec une jaquette très joliment illustrée par une aquarelle de J.M. Guivarch', des photos pour la plupart inédites, il nous conte les pérégrinations des pilotes à travers l'Europe d'après guerre, la deuxième, au volant de leur Morgan. **Le Mans** 1952, 1961 et 1962, **Monza** 1961. Il y ajoute les biographies de Lawrie, Walker (LM 1952) et de Sheperd Baron (LM 1962). C'est passionnant, en Anglais, mais il reste les images pour les enfants sages. Disponible uniquement sur : <http://www.morganadventure.co.uk/>

Revue de presse papier : **Autorétro** de septembre, "un match entre roadsters purs et durs", Morgan +4 1961 contre Triumph TR 3 1958. C'est la Triumph qui gagne ?!? bien que dans la conclusion le journaliste ne tarit pas d'éloges sur le +4.

Revue de presse sur la toile : excellent article sur l'essai d'un +4 par **Bruno Wouters**, décidément j'ai un faible pour la Belgique. Rien que le titre donne le ton "Le beurre, l'argent du beurre, le sourire de la crémière". Un vrai journaliste qui connaît son sujet et sait manier l'humour. <http://www.vroom.be/fr/essai-auto/morgan-plus-4>

Faits divers : **Sotheby's RM** ont proposé à la vente à Londres cette +4+ bien connue et en état concours. 128.800 £, 148.000 € frais inclus. Les +4+ restent les Morgan les plus chères mais aussi les plus rares, *à droite*. Toujours dans les ventes aux enchères une +8 1985 en bel état a été adjugée 36.560 £, 42.000 € chez **Silverstone auction**.



Scalextric vient de sortir l'Aero 8 GT 3 vainqueur aux 6 heures de Silverstone 2009.

Avis aux amateurs



Pékin to Paris : nous vous avons parlé de ces deux **Norvégiens** qui avaient pris le départ de cette course dans le dernier Niouzes. Les ennuis ont commencé à la 20^{ème} étape et se sont soldés par un bris de moteur. Mais tenaces, nos deux compères ont fait venir un moteur **frais et dispo**, l'ont monté et rejoint le raid trois jours plus tard pour arriver à Paris dans les temps. Bravo. Le blog est toujours accessible :

<http://peking2paris2016.no/blog/#reims-paris-driving-impossible>

En direct du Ouèbe Masteur :

Retrouvez toutes les photos des dernières sorties. Téléchargez les Niouzes, les Revues et consultez les index des publications du Clube et les bulletins de la FFVE.

ATTENTION IDENTIFIANT ET MOT DE PASSE ONT CHANGE :

Identifiant : **oie** **Mot de passe** : **rieuse**

Et n'oubliez pas d'aller faire un tour au Bar des Morgan : <http://www.forum-morgan.fr/>

La Boutique du MMC

Nouveau : Les bonnets au logo du Clube,
le noir est maintenant disponible **15 €**
Taille unique,
contacter le boutiquier pour les frais d'envoi



SOLDES !
le Chèche, brodé 15 € LE SAC A OUTILS: 20 €



Le PARAPLUIE,
peut aussi servir d'ombrelle, 5 coloris au choix, noir
foncé, gris clair, vert foncé, bleu marine et vraiment
rouge, brodé par les orphelines associées
30 €, voir avec Serge pour le port.

L'Ecusson brodé. Prix : 15 €.

L'Emblème de boutonnière. Prix : 20 €

La Plaque de calandre. Prix 65 €.



Pour commander, adresser vos dons
sous forme d'un chèque à l'ordre de
MEDITERRANEE MORGAN CLUB.

Serge GUERIN

Les Cascades, 1368, route de Lafare 84190
BEAUMES DE VENISE

Fixe : 04 90 67 15 23 Mobile :06 80 13 73 49

serge.guerin84@orange.fr

definitely a Morgan girl!

Speed, she likes. Comfort, she appreciates. She admires men sensible enough to choose the rather exclusive Morgan Plus Four Plus - and occasionally let her drive. 2135cc. TRIA engine. 118 m.p.h. Front Disc Brakes. And superb Morgan controllability. Try one for ever - this week.

Morgan

MORGAN MOTOR CO.
Mokem Link,
Worcestershire.
London Agent: Basil Roy Ltd.
161 Gt. Portland St. W. 1.

"Une fille Morgan, sans aucun doute ! La vitesse elle aime, le confort, elle apprécie, elle admire les hommes assez distingués pour choisir la très exclusive Morgan Plus Four Plus et éventuellement la leur laisser conduire". *La sortie de la +4+ en 1963 est diversement appréciée aussi Peter s'efforce de rappeler que c'est d'abord un Morgan.*

PRISE EN MAIN

par J.F. Frot

Suite de "Naissance d'une passion". Quelques mois plus tard, la voiture est prête.



1977 et 100.000 kms plus tard, Couver culbuteur et Couver tonneau connaissent le +4 par cœur au point qu'ils en entammeront la restauration à la fin de l'année. Et surprise, ils obtiendront le 2^{ème} prix au concours d'état au MOG anglais à Alcester en 1978

Après quatre mois d'une attente fiévreuse pendant laquelle nous avons gratté ça et là le peu d'informations disponibles sur notre Morgan (en 1968, aucun livre n'a encore été publié sur la marque), nous avons enfin reçu la bonne nouvelle: La voiture sera prête le 7 février à 13H00.

Nous connaissons tous par cœur le dépliant publicitaire bien succinct et en français que Claude Savoye nous a remis au salon. Chaque mot décrivant la bête a été soigneusement pesé avant d'être couché sur le papier: *"Le confort raisonnable offre suffisamment d'espace pour quatre personnes de taille moyenne sur un parcours limité"* (sic). A mon humble avis cette brochure a été écrite par un avocat spécialisé en polices d'assurances pour les accidentés du travail. Le libellé donne une impression de précision qu'une étude approfondie avère dangereusement vague et laisse au fabricant et 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 milieu du sous-sol de chez Savoye, entourée par les deux frères et Vaillant, leur chef d'atelier. Notre déesse se fait déjà capricieuse, elle claque fusible sur fusible dès qu'on met le contact. En attendant que nos experts trouvent la cause et son remède nous admirons le +4 vert que l'on vient de retaper pour Madame Brigitte Bardot. Maman est un peu inquiète d'avoir à inaugurer un engin d'une telle puissance en sortant par la rampe raide et courbe du sous-sol. Elle demande à Vaillant: *"C'est difficile à manier ?"*.

Vaillant est l'archétype du titi parisien avec l'argot et la gouaille, le vrai mécano pour lequel le cambouis et les moteurs lessivés sont une seconde nature. Pour lui, il n'y a pas de sorcellerie, une auto, ça se dresse.

-*"Ma petite dame, c'est aussi facile à piloter qu'un vélo".*

-*"Ça tombe mal, ça fait plus de vingt ans que j'ai fait du vélo pour la dernière fois"* répond-elle.

Nous voilà propriétaires du monstre, tout a été prévu, le budget, le cahier où seront consignés les événements, la chemise pour les factures, le planning de rodage avec tours/minute de 100 kms en 100 kms. On a loué une place dans un petit garage pour que la princesse dorme au sec et au chaud. Le soir nous mangeons en vitesse puis nous partons faire un tour, nous sommes émerveillés par tous les petits raffinements, nous sommes fous amoureux et ne l'échangerions pas pour une Aston Martin

De retour, nous allons au garage où nous sommes reçus par un pépé, un vrai, en bleu de chauffe, béret et patogas éculés aux pieds. Il ne manque même pas le mégot de gitane papier mais collé à la lèvre inférieure, indélogeable même la bouche ouverte. Si je fouille dans sa poche, sûr que je trouve un Opinel et un paquet de Riz-la -croix.

-*"Oh, ben nom des diou ! Ca doit drôlement droper un engin comme ça !"*. Il se campe les mains sur les hanches après avoir rejeté son béret sur l'arrière du crâne.

-*"185 km/h en pointe"*.

-*"Ah oui, ça c'est droper. Votre place est au troisième, je vous montre le chemin"*.

La rampe est très étroite, arrivés au premier, impossible de négocier la rampe qui monte au deuxième. Marin au volant et le +4 au radiateur surchauffent, rien n'y fait. Pépé se tient là et nous contemple sans le moindre geste pour nous guider dans les manoeuvres. Il secoue de temps en temps le tête négativement et

rallume son mégot en carbonisant un centimètre de moustache.

-*"Où c'est-y que vous avez acheté un engin pareil ?"*

On lui explique que c'est anglais, que c'est fait dans du frêne du Worcestershire et les meilleures vaches de Scandinavie, que c'est assemblé à la main par des artisans quasi monastiques qui dorment sous les voitures toutes les nuits et que c'est peint à la main avec des pinceaux en petit-gris comme les Delage de son enfance. C'est un grand couplet lyrique et éducatif mais il laisse pépé impassible, totalement réfractaire à toute cette snoberie.

-*"Ben, en attendant, y va pas coucher ici 'soir vot' carrosse; parce que vot' truc là, ça drope peut-être mais ça ne braque point."*

On ressort en marche arrière, la tête basse, mortifiés à la pensée que notre superbe auto va devoir coucher à la belle étoile entre une R8 et une Ami 6. Pépé referme les portes de son garage et en bouclant le cadenas, on l'entend bougonner dans les vestiges calcinés de sa moustache:

-*"Ah!, ils sont fins les parigots, y'sfont faire des guimbardes sur mesure comme moi j'fais faire mes costards, chez les rosbifs, en plus, alors que chez nous on a la 2CV qu'est dix fois moins chère et pis qu'est française. Y z'oublent que ces machins à la noix, ça drope peut-être mais ça ne braque point. Et pis, ma 2CV, elle aussi elle est décapotable,....., elle drope pas beaucoup mais par contre, elle braque"*.

Je n'ai pas eu le courage de lui demander, mais je vous parie une locomotive Pacific 231 contre un mille-feuilles rassi qu'en plus, elle dormait au garage.

POUR GAZER SUR LA ROUTE

il faut : des chevaux, ne pas user trop de coco, de bons freins pour ne pas se casser les reins, aux étapes être parfaitement d'attaque, SUR UN "SANDFORD" le moteur Ruby 4 cylindres est puissant, le carburateur Solex est économique, la suspension douce et indéformable, indispensable pour la bonne tenue de la route, le freinage sur les 3 roues munies de Dunlop est puissant. OUI, mais tout cela ne se donne pas ! C'est cher dit-on ! **LE BON MARCHÉ COUTE BEAUCOUP PLUS CHER**

<p>POUR GAZER SUR LA ROUTE</p> <p>IL FAUT 1 ton chevron 10 10 10 10 10 10 10 10 de pas pour faire du chemin 10 10 10 10 10 10 10 10 de bons freins pour ne pas se casser les reins aux étapes être parfaitement d'attaque</p> <p>SUR UN " SANDFORD "</p> <p>le moteur RUBY 4 cylindres est puissant, le carburateur SOLEX est économique, la suspension douce et indéformable, indis- pensable pour la bonne tenue de la route. Le freinage sur les 3 roues munies de Dunlop est puissant.</p>	
<p>LE BON MARCHÉ COUTE BEAUCOUP PLUS CHER</p> <p>Catalogue : 72, Avenue des Terres - PARIS</p>	<p>11. OUI ! Mais tout cela ne se donne pas ! 12. C'est cher dit-on ?</p>

**Bill FINK,
Yanks at Oxford, don Quichotte de Malvern**

par J.C. Frot

Bill Fink était destiné à reprendre l'entreprise familiale puisque son père lui avait payé des études de business management, gestion des affaires, à l'université de **Yale** puis de **Stanford**. A Yale, il fait partie de l'équipe d'aviron, il est rameur dans le 8 avec barreur. En 1962, l'équipe est appelée à concourir en Angleterre, il y restera 6 ans et complètera son cursus au **Keble college** d'Oxford. Son père ne se doutait pas que ce faisant, son fils allait prendre une tout autre orientation grâce à Morgan. Les années 60, c'est l'âge d'or pour Morgan aux USA, plus de 60% de la production y est exporté. En découvrant le Morgan, Bill tombe d'abord sous le charme et achète un 4/4. Puis il voit une bonne opportunité en achetant des **Morgan** en Angleterre, les transformant en conduite à gauche pour les revendre aux Etats-unis. Il s'associe à un compère à **Los Angeles** et lui se charge de trouver les bonnes occasions en Angleterre. Mais il s'aperçoit rapidement que son partenaire est en train de le rouler, dans le même temps Mick Jagger achète un Morgan et se promène dans les rues de Londres avec **Marianne Faithfull** comme passagère. Les Morgan deviennent à la mode, les prix des Morgan d'occasion grimpent en flèche. S'il ne peut pas faire grand chose pour **Mick Jagger**, il décide de rentrer à Los Angeles pour s'occuper de ses affaires et éviter la faillite. Mais les distributeurs déjà installés ne l'entendent pas de cette oreille obligeant Bill Fink à prendre une licence et à aller s'installer à San Francisco.

Il rencontre alors **Steve Miller**, un Anglais, émigré en 1953, ingénieur en mécanique et qui s'est installé comme spécialiste de la restauration et l'entretien des voitures anglaises. Personne mieux que lui aux USA n'est capable de restaurer un Morgan. Il possède un garage dans **Eddy street** au sein du quartier chaud de San Francisco. A côté des Morgan, il y a aussi des Jaguar et pour Bill Fink, un homme qui aime les vieilles Jaguar est un homme capable de réparer absolument tout. Il sait qu'il a trouvé l'homme qui lui faut et décide de faire boutique dans son garage. Il vient de fonder **Isis Imports**; Isis du nom de la rivière qui traverse Oxford. Si les deux hommes sont fondamentalement différents ils se complètent à merveille. Bill se procure les voitures d'occasion et ajoute bientôt les **pièces détachées** à son catalogue pendant que Steve assure la restauration et l'entretien des autos.

En 1969 apparaît le +8 et avec les nouvelles normes **anti-pollution** et sécurité. Aux USA. Peter Morgan réussit à obtenir l'exemption pour deux ans mais que pour ce modèle. Mais en 1971, l'**exemption** n'est pas renouvelée, les Morgan se voient définitivement fermer les frontières américaines.

Bill se demande alors comment réintroduire les Morgan sur le marché. Après avoir épluché la réglementation il finit par rencontrer un agent du **ministère de l'environnement** qui lui suggère d'utiliser le **propane** s'il veut pouvoir importer des Morgan. Aussitôt dit, aussitôt fait avec l'aide de Steve. Bill s'envole alors pour l'Angleterre pour obtenir l'aval de Peter et de Rover. Si Peter donne son accord, **Rover** est plus réservé. Le directeur du développement craint pour la réputation de Rover car d'après lui le moteur sera poussif et ne résistera pas longtemps à cette conversion. Qu'à cela ne tienne, Bill adjoint un **turbo** pour la puissance et réalise au printemps 1973 un périple de 15.000 km dans l'ouest des USA depuis le désert Mojave jusqu'aux **Rocheuses**. Le moteur est ensuite ouvert et aucune trace d'usure n'étant constatée Bill et Steve valident le projet. Reste à faire valider par les autorités américaines. Bill rencontre un certain **Aubuchon** qui connaît bien Peter et ne l'apprécie guère, il le trouve rétrograde avec ses voitures d'un autre âge. Mais Bill est beau parleur et arrive à amadouer Aubuchon d'autant qu'un des **avocats** du service lui précise que pour eux, s'il importe bien des voitures, la transformation fait de lui un constructeur et que l'utilisation de propane l'exempte des **obligations** normatives. Pour autant que Morgan



Le garage de Steve Miller. On reconnaît deux +4, un très rare +4 DHC 4 places au fond et un flat rad à la porte du garage

accepte la transformation. Bill retourne à Malvern pour annoncer la bonne nouvelle, Peter est d'un côté ravi, mais comme Rover se refuse à assurer la **garantie** de la transformation.

Bill commande alors **deux voitures** qui sont mises sur le bateau pour San Francisco. En rentrant il retourne voir les autorités et le même avocat retourne sa veste pour lui dire qu'il n'est pas le constructeur et que même au propane, la voiture doit répondre aux normes de sécurité. "Mais j'ai deux voitures en route pour les USA" répond-il. "Si vous voulez, vous avez **90 jours** pour les mettre aux normes" répond l'avocat.

La mise aux normes risque de coûter cher et avec tout cela Bill n'a plus beaucoup de trésorerie. C'est alors qu'un banquier de **Sacramento** l'appelle pour lui demander de mettre sa voiture aux normes et que le prix n'est pas un problème. Trois mois plus tard la voiture est aux normes avec l'aide précieuse de **Maurice Owen**, le patron de la recherche et du développement de Malvern.

Mais une fois encore les autorités reviennent sur leur décision et décident que le **propane** n'est plus autorisé en août 1975. Il faut alors pour importer un +8 à essence faire un test réel de 50 000 km. Bill estime le **coût** trop élevé pour ses moyens quand il découvre que pour le nombre de voitures qu'il compte importer, bien en dessous de 2.000, un test de 4.000 km est suffisant.

Et c'est ainsi que Bill et Steve après huit ans de persévérance vont pouvoir de nouveau importer deux Morgan par mois à partir de 1976. Depuis Bill a déménagé pour aller sur le **Pier 33** dans le port de San Francisco, il a aussi développé la **Mogvette**, la fusée en frêne (*voir revue n°1*). Et plus récemment les normes se sont durcies et le marché américain s'est de nouveau fermé. Mais une fois encore Bill a repris sa **rossinante** et a trouvé la faille si les voitures sont importées avec un moteur fabriqué aux USA, elles sont exemptées.



A l'université de Yale, Bill faisait partie de l'équipe d'aviron et s'avérait être un excellent rameur. Lorsqu'il intégra le collège à Oxford, il fut sélectionné dans la prestigieuse équipe d'Oxford comme 3 autres compatriotes. L'équipe d'Oxford fut imbattable, grâce à eux, durant l'année 1968 sauf lors de la célèbre confrontation avec Cambridge qui gagnait après 4 ans de disette.

Voici les rameurs de cette édition, les chiffres qui suivent le nom indiquent le poids du rameur en pounds et stones, livres et cailloux, hibou, chou, genou, !!!! :

*D. Topolsky, M S Kennard, 13. 1½ ; J P W Hawksley, 12. 6 ; D G C Thomson, 13.12 ; P G Saltmarsh, 13. 6 ; J R Bockstoce, 14. 3 ; **W R Fink**, 13. 5 ; P C Prichard, 12.13 ; Cox (barreur) A W Painter, 8. 2*



Embouteillage à la sortie de la cabine de peinture, en haut. Les voitures arrivent à la cabine toutes **montées** à l'exception du **capot** qui a néanmoins été ajusté, chaque Morgan est unique !. Comme on peut le constater sur la voiture au premier plan en bas, les ailes ne sont ni apprêtées, ni peintes avant d'être montées, d'où la **rouille** inéluctable au bout de quelques années. En bas, chaque voiture est poussée à la main sur quelques mètres pour rejoindre par la seule force **gravitationnelle** le trim shop situé en contrebas où elle recevra le garnissage intérieur, les sièges et le tableau de bord.





Le trim shop est divisé en deux parties. Dans cette deuxième partie, en haut on procède au **"final finish"**, pose de la calandre, des parechocs, des baguettes de marchepied. Une fois terminée, la voiture ressort par la porte au fond à droite pour un **essai** sur route d'une vingtaine de kilomètres. Si tout va bien elle rejoindra le **despatch department**, en bas avant sa livraison. Il y a encore quelques années, cette salle était ornée sur le mur du fond de deux **hiboux empaillés**. Leur rôle était d'écarter tout oiseau, pour les dégâts occasionnés par leur fiente sur la peinture, et les rongeurs pour leur appétit pour le cuir. Il paraît que leur efficacité était prouvée.

